Nr 4 (70)

Za Kierownicą

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

ROK PIĄTY Warszawa, dnia 16 - 29 lutego 1952 r.

NIECH ŻYJE BOHATERSKA ARMIA RADZIECKA — ARMIA POKOJU

WIECZNA CHWAŁA ZWYCIĘSKIM SZTANDAROM ARMII RADZIECKIEJ

W dniu 23 lutego br. Wojsko Polskie wraz z całym narodem i całą postępową ludzkością wita 34 rocznicę Armii Radzieckiej, wita Armię otoczoną powszechną miłością setek milionów ludzi. Co jest źródłem tych serdecznych uczuć ludów świata?

Przede wszystkim charakter tej armii, armii wyzwolonego ludu pracującego. Podczas gdy wszystkie armie państw kapitalistycznych niosły zawsze ucisk własnym narodom, a podbój, śmierć i zniszczenie narodom obcym, Armia Radziecka — armia pierwszego w świecie kraju socjalizmu, powstała jako pierwsza siła zbrojna robotników i chłopów, której powołaniem jest obrona historycznych zdobyczy ludu ZSRR i która na swych okrytych chwałą sztandarach wypisała hasło pokoju. Narody świata widzą w Armii Radzieckiej wielką armię wolności narodów i ostoję pokoju na całym świecie.

34 lata istnienia Armii Radzieckiej to lata, w których jej bohaterscy żołnierze z honorem wypełniali historyczne zadania stawiane im przez naród radziecki i partię Lenina-Stalina. Żołnierz radziecki niezłomnie bronił swej proletariackiej ojczyzny, nie szczędząc krwi i największych ofiar.

Już w pierwszych dniach swego istnienia Armia Radziecka przeszła ciężkie próby. W lutym 1918 roku na młodą Republikę Rad zdradziecko napadli imperialiści niemieccy, stawiając sobie za cel przekształcenie Kraju Rad w kolonię, ujarzmienie ludzi radzieckich. „Chcieliśmy pokoju — mówił wtedy W. Lenin — Właśnie za to, że Rosja Radziecka zaproponowała pokój całemu światu, skierowane zostały przeciwko nam w lutym wojska niemieckie".

Młode oddziały Armii Radzieckiej własną piersią spotkały uzbrojone po zęby wojska niemieckie. W walkach pod Narwą i Pskowem żołnierze radzieccy na głowę pobili dywizje wroga. Dzień odparcia wojsk imperialistów niemieckich — 23 lutego 1918 roku — stał się historycznym dniem narodzin potężnej Armii Radzieckiej.

Również koła rządzące Anglii, USA, Francji, Japonii i innych krajów kapitalistycznych nie przyjęły propozycji rządu radzieckiego w sprawie pokoju. Imperialiści, zjednoczywszy się z siłami kontrrewolucji rosyjskiej, orężnie wystąpili przeciwko młodej Republice Rad, zorganizowali przeciwko niej interwencję zbrojną.

W ciągu całego okresu interwencji zagranicznej i wojny domowej imperialiści amerykańscy popierali najgorszych wrogów ludu pracującego Rosji Radzieckiej, zaciekłych kontrrewolucjonistów i monarchistów — Kołczaka, Denikina, Judenicza, Wrangla i innych białogwardzistów, którzy otrzymywali obficie z USA broń, amunicję, umundurowanie.

Grabieżczemu najazdowi interwentów amerykańskich, angielskich i innych oraz ich sługusów — białogwardzistów towarzyszyły potworne zbrodnie i krwawe rozprawianie się z robotnikami i chłopami Rosji Radzieckiej.

Bezpośrednim twórcą i organizatorem wszystkich najważniejszych zwycięstw Armii Radzieckiej był w latach zagranicznej interwencji zbrojnej i wojny domowej towarzysz Stalin. Partia posyłała towarzysza Stalina wszędzie, gdzie tylko ważyły się losy rewolucji. Był on twórcą najważniejszych planów strategicznych, które zapewniły rozgromienie wroga i zwycięstwo Armii Radzieckiej.

Po zakończeniu wojny domowej, naród radziecki przystąpił do pokojowego budownictwa socjalistycznego. Lecz ludzie radzieccy nigdy nie zapominali o zakusach imperialistów. Narody Kraju Rad stale dbały o umocnienie potęgi Armii Radzieckiej. Zrealizowanie stalinowskiego planu uprzemysłowienia kraju i kolektywizacji gospodarki wiejskiej zapewniło stworzenie potężnej bazy materialnej, zdolnej do zaopatrzenia armii i floty we wszystkie rodzaje nowoczesnej broni, sprzętu bojowego i innych rodzajów zaopatrzenia.



Lata pokojowego budownictwa socjalistycznego były okresem intensywnego szkolenia bojowego i politycznego żołnierzy Armii Radzieckiej. W czasie tym Armia Radziecka opanowała przodującą radziecką naukę wojenną, której podstawy opracowali Lenin i Stalin jeszcze w pierwszych latach władzy radzieckiej. Partia bolszewicka uzbroiła armię w teorię marksistowsko-leninowską, wychowała w żołnierzach radzieckich bezgraniczną miłość socjalistycznej Ojczyzny, gotowość bronienia jej do ostatniej kropli krwi, jasność celu, zdyscyplinowanie i hart. I gdy imperializm hitlerowski, utuczony przez monopole amerykańskie, zdradziecko napadł na ZSRR, radzieckie siły zbrojne okazały się godne zaufania swego narodu.

Wielka Wojna Narodowa była najcięższą ze wszystkich wojen w dziejach. Wróg postawił sobie za cel zniszczenie władzy radzieckiej, zagarnięcie ziemi i bogactw narodu radzieckiego, ujarzmienie ludzi radzieckich. Partia bolszewicka zmobilizowała naród radziecki do rozgromienia silnego i podstępnego wroga. Kraj Rad stał się jednolitym obozem wojskowym.

Pod kierownictwem towarzysza Stalina radzieckie siły zbrojne odniosły olbrzymie zwycięstwa nad niemieckimi zaborcami faszystowskimi pod Moskwą, Stalingradem, pod Kurskiem i Biełgorodem, pod Kijowem i Kirowgradem, pod Mińskiem i Bobrujskiem, pod Leningradem i Tallinem, pod Jassami i Lwowem, nad Wisłą i Niemnem, nad Dunajem i Odrą, pod Wiedniem i Berlinem. W 4 miesiące po rozgromieniu hitlerowskich Niemiec radzieckie siły zbrojne rozgromiły japońską armię kwantuńską i zmusiły militarystów japońskich do bezwarunkowej kapitulacji.

Związek Radziecki dźwigał na swych barkach cały ciężar wojny z hitlerowskimi Niemcami. Imperialiści USA i Anglii, żywiąc nadzieję, że wojna przeciwko hordom hitlerowskim wyczerpie Związek Radziecki, celowo sabotowali otwarcie drugiego frontu w Europie. Do lata 1944 roku radzieckie siły zbrojne, odniósłszy wspaniałe zwycięstwa, postawiły hitlerowskie Niemcy w obliczu katastrofy. Były one w stanie własnymi siłami okupować całe terytorium Niemiec i wyzwolić Francję. Dopiero to zmusiło Churchilla i jego wspólników do otwarcia drugiego frontu. Lecz i po tym główne siły armii hitlerowskiej nadal znajdowały się na froncie radziecko-niemieckim.

W latach Wielkiej Wojny Narodowej, z całą siłą ujawniła się jedność moralno-polityczna narodu radzieckiego, wykuta przez partię Lenina — Stalina. Klasa robotnicza, chłopstwo kołchozowe i inteligencja radziecka ofiarnie znosiły trudy okresu wojny, poświęcały wszystkie siły i zdolności frontowi.

Wielkie historyczne zwycięstwo narodu radzieckiego i jego sił zbrojnych w wojnie z faszystowskimi Niemcami i imperialistyczną Japonią zademonstrowały olbrzymie walory radzieckiego ustroju społecznego i państwowego. W toku i w wyniku wojny wspaniale uwydatniły się przewodnia i kierownicza rola partii bolszewickiej, genialne kierownictwo wodza i nauczyciela narodu radzieckiego — Generalissimusa Związku Radzieckiego Józefa Stalina.

Podczas wojny naród radziecki jeszcze głębiej ocenił wielkość swego wodza, nauczyciela i stratega towarzysza Stalina. Stanąwszy na czele ogólnonarodowej walki przeciwko cudzoziemskim zaborcom, towarzysz Stalin natchnął naród radziecki do walki z wrogiem i przywiódł go do światowo-historycznego zwycięstwa.

Towarzysz Stalin kierował działaniami bojowymi radzieckich sił zbrojnych i pracą zaplecza. Opracował on genialny plan rozgromienia wroga i zrealizował go. Towarzysz Stalin kierował przebiegiem największych bitew, jakich nie znały dzieje, rozwinął on i podniósł na wyższy szczebel radziecką naukę wojskową. Stalinowska sztuka wojskowa dobitnie ujawniła się zarówno w obronie, jak i w natarciu. Wszystkie swe zwycięstwa odniesione w Wojnie Narodowej, naród radziecki zawdzięcza genialnemu strategowi i wodzowi towarzyszowi Stalinowi.

Swą ofiarną walką naród radziecki uratował narody Europy od jarzma faszystów niemieckich, a narody Azji przed uciemiężeniem przez imperialistów Japonii. W wyniku zwycięstw Armii Radzieckiej od systemu kapitalistycznego odpadł szereg krajów Europy Środkowej i południowo-wschodniej, których narody obaliły władzę kapitalistów i obszarników i wkroczyły na szlak socjalistycznego rozwoju.

Naród polski jest jednym z tych narodów, które wyzwolone zostały z jarzma hitlerowskiego przez bohaterską Armię Radziecką.

Armia Radziecka przyniosła wolność Polsce, uratowała nasz naród od zagłady. Dzięki Związkowi Radzieckiemu państwo polskie odzyskało niepodległość i suwerenność. Dzięki zwycięstwu Armii Radzieckiej wróciły do macierzy prastare [illegible] polskie po Odrę i Nysę.

Dokończenie na

ZWYCIĘSKI SZLAK ARMII wolności i pokoju

Dokończenie ze str. 1

Związek Radziecki pomógł nam stworzyć Wojsko Polskie, świetnie je wyekwipował i zaopatrzył w najlepszą w świecie broń radziecką. Wielu doświadczonych oficerów radzieckich pomogło nam owładnąć najnowocześniejszą techniką wojenną, opanować stalinowską sztukę zwycięstwa. U boku bohaterskiej Armii Radzieckiej Wojsko Polskie kroczyło zwycięskim szlakiem bitew, mając szczęście przyczynić się do wyzwolenia ojczyzny i wpisać w dzieje polskiego oręża wspaniałą kartę udziału w zdobyciu Berlina. Dzięki pomocy i przykładowi Armii Radzieckiej, Wojsko Polskie stało się poważną siłą w obozie pokoju. Na czele Wojska Polskiego stoi sławny wychowanek stalinowskiej szkoły zwycięzców, syn robotniczej Warszawy, marszałek Konstanty Rokossowski, którego imię jest postrachem dla faszystów. Spojone wspólnie przelaną krwią węzły braterstwa broni i idei łączą na zawsze Wojsko Polskie z Armią Radziecką.

Zwycięstwo Armii Radzieckiej umożliwiło masom pracującym Polski zdobycie władzy i stworzenie demokracji ludowej.

„Masy pracujące — mówił tow. Bierut — klasa robotnicza, jej organizacje polityczne miały w Armii Radzieckiej sojusznika, który wyzwolił naród z jarzma niewoli hitlerowskiej, sojusznika, który przez samą swą obecność obezwładniał obóz reakcji i czynił go niezdolnym do zbrojnej rozprawy z rewolucyjnym ruchem, sojusznika gwarantującego, że mocarstwa imperialistyczne nie zadecydują o losach danego kraju wbrew interesom ludu".

Zwycięstwo Armii Radzieckiej umożliwiło ludom Europy południowo-wschodniej ujęcie władzy w swe ręce, umożliwiło masom pracującym Niemiec Wschodnich budowę Niemiec demokratycznych, umożliwiło wielkiemu narodowi chińskiemu przepędzenie imperialistów.

Dzięki zwycięstwu Armii Radzieckiej, na świecie nastąpiły wielkie zmiany, wzrosły i wspaniale się rozwijają siły pokoju i socjalizmu.

Na gruncie nieustannego rozwoju gospodarki narodowej odbywa się wzrost dobrobytu materialnego i poziomu kulturalnego narodu radzieckiego. Osiągnięto olbrzymie sukcesy w dziedzinie rozwoju najbardziej przodującej w świecie kultury, nauki, literatury i sztuki.

Poważne sukcesy w dziedzinie rozwoju gospodarki i kultury osiągnęły w latach powojennych kraje demokracji ludowej, które zdecydowanie wkroczyły na szlak budowy socjalizmu.

Jednocześnie w krajach świata kapitalistycznego coraz bardziej zaostrzają się przeciwieństwa ekonomiczne i polityczne. Reakcja imperialistyczna wzmaga ofensywę na ekonomiczne i demokratyczne prawa mas pracujących. Imperialiści amerykańscy coraz bezczelniej mówią o swych roszczeniach do panowania nad światem, usilnie szykują wojnę przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej. Wydatki wojskowe USA w roku 1951 wzrastają do 60 miliardów dolarów i prawie o 60 razy przewyższają wydatki przedwojenne. Rząd USA zaplanował doprowadzenie liczebności sił zbrojnych w najbliższych miesiącach 1952 roku do 3,5 miliona osób.

Imperialiści amerykańscy toczą wojnę kolonialną przeciwko narodom Wschodu, rozpętali krwawą wojnę przeciwko narodowi koreańskiemu, popełniają potworne zbrodnie na ziemi koreańskiej.

Jak widać imperialiści amerykańscy nie skorzystali z lekcji historii. Idą oni w ślady imperialistów hitlerowskich i nie ulega wątpliwości, że ich szaleńcze plany zdobycia panowania nad światem poniosą fiasko.

Siłom wojny i reakcji imperialistycznej przeciwstawiają się potężne, wciąż wzrastające siły pokoju, demokracji i socjalizmu, którym przewodzi Związek Radziecki — niezłomna ostoja pokoju i przyjaźni narodów.

Okryta chwałą Armia Radziecka stoi dziś niezłomnie na straży wielkiego Kraju Socjalizmu i wspaniałej pracy narodów radzieckich.

Armia Radziecka jest armią kraju, w którym miliony ludzi na całym świecie widzą niezłomny bastion pokoju. Związek Radziecki zawsze bronił sprawy pokoju światowego i jak powiedział Stalin: „będzie ... również nadal niezachwianie prowadził politykę zapobiegania wojnie i zachowania pokoju". W Armii Radzieckiej cała postępowa ludzkość widzi niezłomną ostoję pokoju światowego i wolności narodów, potężną siłę, która zagradza drogę szaleńczym zamysłom amerykańskich imperialistów.

Nasze wojsko, które ochrania pokojową pracę narodu, wykonywującego wielki Plan 6-letni, które broni historycznych zdobyczy ludu polskiego czerpiąc natchnienie z jego twórczej i owocnej pracy, w swej służbie dla narodu opiera się na nieocenionych wzorach Armii Radzieckiej. Przyswaja sobie przodującą naukę i sztukę wojenną, uczy się bronić swej budującej socjalizm Ojczyzny, tak jak Armia Radziecka broni wielkiego Kraju Rad.

W 34 rocznicę Armii Radzieckiej myśli narodu polskiego biegną do tych chwil, gdy bohaterscy żołnierze radzieccy, nie szczędząc krwi i życia, wyzwalali naszą Ojczyznę. W pamięci narodu polskiego żyją bohaterskie postacie radzieckich żołnierzy — wyzwolicieli. W sercach naszych na zawsze pozostanie uczucie gorącej miłości dla Wielkiej Armii Wyzwolenia i Pokoju i jej genialnego Twórcy i Wodza — Generalissimusa Stalina.

LUCJAN SZENWALD

CZERWONA ARMIA

Wyzwolicielko ludów! O lawino chwały,
W hełmach, które w milion gwiazd świecą jak wystrzały!
Armio w szarych szynelach, kwitnieniem ran krwawa,
Wierna jak śmierć, a droga niby ręka prawa!
Kiedy wróg miażdżąc domy ramieniem żylastem,
Grzechocząc okręconym wokół głów żelastwem,
Szedł, jako niegdyś bestie przeciw chrześcijanom —
Stanęła cała Ziemia Rad pionową ścianą,
I prężąc aż do słońca wieżyce Mongolii,
Zaryczała białych salw wściekłą nawałnicą,
I bagnetami błysły badyle kąkoli,
I każdy pień brodaty zahuczał haubicą.
Wróg szedł, ale skłębiona przepaść pod nim ziała,
Na drodze jego martwe wybuchały ciała,
Mosty stawały dęba, wrzały rzeki ognia,
Każdy krzak palił boki jak żywa pochodnia
I szczerzył się zębami kołów każdy ogród.
Armio Czerwonogwiezdna! Twój tragiczny odwrót
Pamiętam — i dziś, kiedy ofensywą stali
Na drgające pierścienie siekasz wraży kadłub,
I z okiem rozgorzałym, z gniewnymi ustami
Kroczysz przez jasne piersi bohaterów padłych,
Kiedy odwojowujesz ruiny i zgliszcza,
Gdy ziemia się od warstwy spiekłej krwi oczyszcza,
Pozdrawiam Ciebie, Armio Grozy, Armio Mocy!
Wybawicielko świata! Wichuro Pomocy!
Wsłuchuję się w gromowy rytm Twoich szeregów,
Wielbię upór żołnierzy i mądrość strategów,
Padam, śmiertelnym z Tobą stopiony porywem,
Z każdym zwycięstwem Twoim na nowo się zrywam!
Dla nas duma i radość, i zaszczyt, i siła
W tym, że we wspólnych bojach krew nasza zrosiła
Przedpola polskich równin, że w bombowym leju
Z jednej menażki jedli Polak i Rosjanin.
Broń, przez Ciebie wręczoną, owianą błyskaniem,
Złożymy chyba w świętym jakim mauzoleum
I będą pokolenia tę sławną zbrojownię
Odwiedzać, niby ołtarz przetrwały cudownie,
I ścierając z rzeźby dział starożytne pyły,
Będą dzieci Ojczystych Dziejów się uczyły.

TAK WALCZYLI ŻOŁNIERZE ARMII RADZIECKIEJ

Aleksander Matrosow — bohater Związku Radzieckiego.

Przed Aleksandrem Matrosowem, szeregowcem gwardii, rozciągała się pokryta śniegiem równina. Prastara, pełna chwały ziemia rosyjska. Tuż w pobliżu pod pokrywą lodową płynęły wody leśnej rzeki Łowati. Bieg ich jest majestatyczny i powolny jak przed setkami lat, kiedy ślizgały się po nich drewniane łodzie pierwszych rosyjskich i zamorskich kupców, którzy płynęli z ziemi Waregów do Grecji. W głębi ciemnych borów ciągnął się wielki szlak wiążący mgliste i zimne wybrzeże Bałtyku z bogatym wybrzeżem czarnomorskim. Niegdyś tu, na Łowati, lud rosyjski stawiał opór zakutym w zbroje najeźdźcom, pragnącym zagarnąć niezmierzone skarby ziemi rosyjskiej. Kurhany, wznoszące się nad jej brzegami, kryją prochy bohaterów poległych za wolność Ojczyzny.

Bój rozpoczął się z chwilą, gdy fizylierzy osiągnęli skraj lasu. Wrogie pociski zawyły przeciągle nad głowami i śnieg zakwitł miejscami czerwienią pierwszej krwi.

— Strzelają wybuchającymi — zachrypłym głosem rzekł do Matrosowa dowódca kompanii, Artiuchow, po czym obaj przypadli do ziemi pod wielką sosną, by obejrzeć lepiej pole walki.

Faszyści silnie umocnili dojścia do wsi Czernuszki. Ogień z trzech nieprzyjacielskich schronów bojowych szalał po zaśnieżonym polu, lecz wkrótce dwa boczne gniazda ogniowe zostały obezwładnione, jedynie środkowy schron zionął ogniem z taką siłą, że niesposób było wychylić głowy.

— Sześciu fizylierów do mnie — rozkazał Artiuchow.

Matrosow oddalił się, żeby wykonać rozkaz. Wkrótce był już z powrotem. Razem z nim przyczołgało się sześciu fizylierów. Żołnierze od razu zrozumieli co należy czynić. Trzej wybrani przez Artiuchowa rozgarniając rękami śnieg, nie oglądając się czołgali się wprost na nieprzyjacielski schron bojowy, przez nie osłoniętą równinę.

Matrosow bacznie śledził każdy ich ruch. Chwilami miał wrażenie, że czołga się razem z nimi.

— Jeszcze trochę... jeszcze... Żeby tylko nie zauważyli ich hitlerowcy.

Niestety, spostrzegli — i powitali śmiałków ogniem karabinu maszynowego. Trzech fizylierów znieruchomiało na śniegu.

Matrosow mimo woli przymknął powieki. Leżał z zamkniętymi oczami, łudząc się, że gdy je znów otworzy, zobaczy fizylierów posuwających się naprzód. Usłyszał tylko dalekie, przytłumione jęki. Serce Matrosowa skurczyło się z bólu i nienawiść do wroga zalała mózg płomieniem. Zapragnął sam jeden rzucić się na nieprzyjaciela. W tej chwili Artiuchow skinął na pozostałych trzech fizylierów i ci natychmiast poczołgali się naprzód, starając się zakopać w śnieg jak najgłębiej.

Lecz i im nie było sądzone dojść do schronu wroga. Matrosow, uniósłszy się nieco, rzucił się w śnieg i zaczął czołgać się szybko, lecz ostrożnie. Śmierć krążyła koło niego, lecz on na przekór jej postanowił żyć i wykonać zadanie: podsunąwszy się pod sam schron dać serię z pistoletu maszynowego w sam otwór strzelniczy i zabić hitlerowskiego celowniczego. Wtedy podniosą się leżące na skraju lasu nasze tyraliery i ruszą na wieś Czernuszki.

Przeciwnik zauważył go i ulewa pocisków zasypała przed nim drogę. Pociski darły śnieg przed twarzą, z boków, z tyłu, szukając, lecz nie mogąc znaleźć dzielnego fizyliera.

Za chwilę i ty zamilkniesz — szeptał Matrosow nie odrywając oczu od schronu — zaraz ci zatkam gardziel.

Schron był tuż.

— Przede wszystkim zachowaj spokój — powtarzał sobie Matrosow. Uniósłszy się na kolanach rzucił nagle jeden granat, za nim drugi. Potężne wybuchy wstrząsnęły schronem, lecz karabin maszynowy wciąż strzelał.

Matrosow uniósł pistolet maszynowy i dokładnie wycelowawszy strzelił. Pocisk trafił w sam otwór strzelnicy i wysadził w schronie minę; rozległ się głuchy huk — karabin maszynowy zamilkł.

Westchnienie ulgi wyrwało się z piersi żołnierza. Na skraju lasu zagrzmiało radosne „hura" — to jego towarzysze poderwali się do tak długo oczekiwanego szturmu. I w tej właśnie chwili nieprzyjacielski karabin maszynowy nagle ożył i skierował ulewę wybuchających pocisków w kierunku skraju lasu.

Cóż mógł począć w tych warunkach Matrosow? Granaty i amunicja już się wyczerpały. Czy miał leżeć ukrywszy głęboko w śniegu głowę? Wszak uczynił wszystko, co było do zrobienia.

Lecz Matrosow pamiętał, że przysięgał Ojczyźnie i narodowi. Przysięgał, że będzie nieustraszony w walce, że nie będzie szczędził krwi i życia, by zwyciężyć wroga. Nagle zrozumiał, że jego śmierć w takiej chwili, może uratować życie setkom ludzi i dać zwycięstwo. Dość będzie podnieść się i własnym ciałem zagrodzić drogę ognia karabinu maszynowego.

— To nie jest takie straszne — szepnął do siebie Matrosow — wystarczy zrobić tylko jeden krok.

Uniósł się na całą wysokość, rozpostarł szeroko ręce i rzucił się na strzelnicę, zasłaniając własną piersią jej otwór.

Dziesiątki pocisków przeszyły go, lecz karabin maszynowy zamilkł zachłysnąwszy się krwią bohatera.

Droga do wsi Czernuszki stała otworem. Działo się to 23 lutego 1943 roku.

KONSTYTUCJA
WIELKA KARTA NARODU POLSKIEGO

Art. 1.

1. Polska Rzeczpospolita Ludowa jest państwem demokracji ludowej.
2. W Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej władza należy do ludu pracującego miast i wsi.

Art. 6.

Siły zbrojne Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej stoją na straży suwerenności i niepodległości Narodu Polskiego jego bezpieczeństwa i pokoju.

Art. 78.

1. Obrona Ojczyzny jest najświętszym obowiązkiem każdego obywatela.
2. Służba wojskowa jest zaszczytnym obowiązkiem patriotycznym obywateli Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Art. 79.

1. Czujność wobec wrogów narodu oraz pilne strzeżenie tajemnicy państwowej jest obowiązkiem każdego obywatela Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

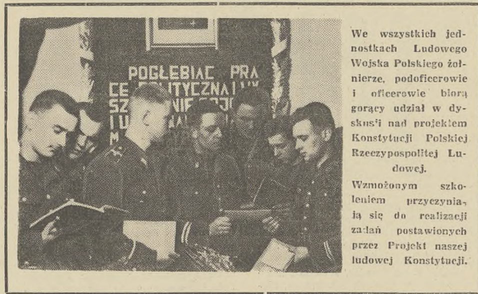
NASZA LUDOWA KONSTYTUCJA

Z uwagą przeczytałem projekt Konstytucji — i doszedłem do wniosku, że jest ona pierwszą Konstytucję naprawdę ludową. Przed wojną też były konstytucje, które miały rzekomo służyć wszystkim obywatelom, ale były one uchwalone bez zgody tych obywateli i nie miały nic wspólnego z zapewnieniem wolności ludziom pracy. Dzisiaj Konstytucję tworzy cały naród. Każdy może się wypowiedzieć, czy Konstytucja odpowiada warunkom, jakie ma spełnić. Każdy, to znaczy robotnik, chłop, żołnierz.

Przed wojną żołnierzy nie pytano o ich zdanie. Musieli służyć obszarnikom i kapitalistom, którzy często posyłali ich przeciwko swym braciom i ojcom. Żołnierz nie miał prawa głosu i utrzymywany był w ciemnocie i ślepej, bezrozumnej dyscyplinie, która miała jedno na celu: nie pozwolić mu myśleć. Naszym panom zależało, aby żołnierze byli ciemni, aby nie zdając sobie sprawy komu i w jakim celu służą, wypełniali bez szemrania rozkazy.

Za to, że my żołnierze, możemy dzisiaj, wspólnie z całym narodem dyskutować nad naszą Konstytucją jesteśmy wdzięczni naszej władzy ludowej. Dlatego odpowiadamy na projekt Konstytucji jeszcze lepszymi wynikami w szkoleniu.

szer. Wójcik



We wszystkich jednostkach Ludowego Wojska Polskiego żołnierze, podoficerowie i oficerowie biorą gorący udział w dyskusji nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Wzmożonym szkoleniem przyczyniają się do realizacji zadań postawionych przez Projekt naszej ludowej Konstytucji.

TO JEST KONSTYTUCJA MEGO OJCA

Kiedy otrzymałem do rąk projekt Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej byłem bardzo wzruszony. Pomyślałem sobie bowiem o moim ojcu. Mój ojciec urodził się we wsi Łomianki w województwie lubelskim. Ale nie został rolnikiem mimo, że ojczystą ziemię kochał jak matkę. 2-morgowe gospodarstwo nie mogło wyżywić sześciorga rodzeństwa i dlatego mój ojciec, jako najstarszy syn, mając 12 lat poszedł do miasta szukać tam pracy.

Długo tułał się bez pracy przepędzany przez policjantów jako włóczęga bez praw, którego każdy może wygonić, który nikomu nie jest potrzebny.

Czytając projekt Konstytucji przypomniały mi się słowa ojca wypowiedziane w czasie okupacji: — „Jak się skończy wojna to pragnąłbym, aby wszyscy ludzie byli wolni, aby mieli bez względu na swoje pochodzenie społeczne równe prawo do pracy i do nauki".

Przypomniał się również mój obecny dom rodzinny w jasnym dużym bloku, gdzie ojciec — niedawny analfabeta schylony nad gazetą, napewno z dumą czyta 61 artykuł projektu, że każdy obywatel ma prawo do nauki.

Urzeczywistniły się marzenia mego ojca Ta Konstytucja jest jego Konstytucją. Dzisiaj nie potrzebuje się on martwić, czy jutro nie wyrzucą go z fabryki z powodu jej zamknięcia. Dziś wszyscy ludzie w Polsce Ludowej — głosi projekt Konstytucji — mają prawo do pracy.

Pomyślałem sobie jeszcze o jednym Dzięki Polsce Ludowej, w Wojsku Polskim zdobyłem zawód kierowcy — mechanika, nauczyłem się dobrze władać doskonałym sprzętem, który otrzymałem od swoich przełożonych do użytkowania. I kiedy przeczytałem dalej w projekcie Konstytucji artykuł 6.: „Siły zbrojne Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej stoją na straży suwerenności i niepodległości Narodu Polskiego, jego bezpieczeństwa i pokoju", postanowiłem dołożyć wszelkich starań aby osiągnąć jeszcze wyższy poziom świadomości politycznej, jeszcze wyższy stopień wyszkolenia bojowego i fachowego. Postanowiłem sobie, że muszę stać się przodującym kierowcą i swoim przykładem pociągnąć innych. I to będzie moja odpowiedź na projekt Konstytucji, to będzie odpowiedź jaką dam mojemu ojcu.

Kpr. Janak

PROJEKT KONSTYTUCJI TO NASZA DUMA I CHLUBA

Z wielką radością i dumą przyjąłem wiadomość, że Komisja Konstytucyjna ogłosiła projekt Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Bo przecież dzięki Polsce Ludowej, dzięki Ludowemu Wojsku Polskiemu jestem pełnowartościowym żołnierzem, a zarazem i obywatelem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Kiedy powoływano mnie do wojska nie bardzo wiedziałem, jak będzie wyglądała moja służba. Od znajomych, którzy służyli w wojsku sanacyjnym dowiedziałem się o wybrykach przedwojennych oficerów i podoficerów. I dlatego, muszę to przyznać, bałem się, żeby obecnie nie było tak samo. Ale już od pierwszej chwili mego pobytu w Wojsku Ludowym zorientowałem się jak bardzo myliłem się, jak niesłusznie oceniałem początkowo służbę wojskową w Ludowym Wojsku Polskim. Poczułem braterską atmosferę panującą w jego szeregach. Zrozumiałem, że przyczyną tego jest świadoma dyscyplina, oraz charakter armii, armii nowego typu, której dowódcami są synowie robotników i chłopów.

Muszę podkreślić, że tu w wojsku zdobyłem zawód kierowcy. Umożliwiono mi nie tylko zdobycie zawodu, ale także nieustanne pogłębianie świadomości politycznej.

Dlatego z radością przyjąłem projekt Konstytucji, który mobilizuje mnie do osiągania jeszcze lepszych wyników w szkoleniu niż dotychczas.

szer. Major



Nie było ostatnio wieczoru, aby po skończonych zajęciach nie zebrała się grupa żołnierzy w świetlicy jednostki oficera Kani. Dzień w dzień trwały długie dyskusje i rozmowy nad Projektem Konstytucji, której tekst znali już doskonale wszyscy kierowcy i specjaliści samochodowi. Jednakże st. szer. Popieluch, przodujący ZMP-owiec i agitator zawsze potrafił podsunąć kolegom nowy temat, zaczerpnięty z Projektu Konstytucji i umiejętnie związać go z zagadnieniami naszej służby.

×

— Dziś przypomnę Wam Koledzy art. 77 Projektu Konstytucji — powiedział któregoś dnia podczas wieczornych rozmów w świetlicy st. szer. Popieluch. Artykuł ten nakłada na każdego obywatela naszej ludowej Ojczyzny obowiązek ochrony i dbałości o własność społeczną — o mienie narodowe.

Dzięki wspólnemu wysiłkowi całego narodu Ojczyzna nasza staje się coraz potężniejsza i zamożniejsza. Wspólnym trudem przemieniamy nasz niegdyś zaniedbany przemysł i rolnictwo w postępową gospodarkę nowoczesnego państwa. Państwa w którym wszystkie podstawowe środki produkcji, transport i bogactwa naturalne kraju stały się już własnością całego społeczeństwa. W trosce o poszanowanie tego majątku narodowego artykuł 77 Projektu Konstytucji nakłada na nas... „obowiązek strzec własności społecznej i umacniać ją jako niewzruszoną podstawę rozwoju państwa, źródło bogactwa i siły Ojczyzny".

Z treści tego artykułu wywodzi się w prostej linii wniosek i dla nas żołnierzy służby samochodowej Strzec, dbać i chronić mienie wojskowe — majątek, jaki powierzyło nam dowództwo, własność ludowego państwa.

— Każdy z nas — ciągnął dalej st. szer. Popieluch — wie, że sprzęt, którym dziś dysponujemy w jednostkach: wspaniała broń i nowoczesna technika samochodowa, słowem pełne wyposażenie bojowe zawdzięczamy naszej klasie robotniczej. Ona wyposażyła nas w najlepsze na świecie samochody produkcji krajowej, bądź produkcji Związku Radzieckiego, dzięki zwycięskiemu wykonaniu gigantycznych planów gospodarczych. Przekazując naszym jednostkom ten sprzęt Ojczyzna ludowa okazała nam ogromne zaufanie. Tego zaufania nie wolno nam nadużyć. Dlatego więc w naszych rękach, w rękach żołnierzy służby samochodowej WP bojowa technika jest i musi być nadal pielęgnowana i chroniona przez wszystkich tak, jak to czynią żołnierze wojsk samochodowych Armii Radzieckiej. Za ich przykładem idzie już wielu z naszych kolegów: kierowców i specjalistów samochodowych, zdobywając zaszczytną odznakę „Wzorowy kierowca".

— Dziś na tablicy przodowników żołnierskiej służby widzicie pięciu nowych kolegów — mówił st. szer. Popieluch. — Za co spotkało ich to wyróżnienie? Dlaczego kierowcy szer. Barcicki, Czapla, Morski, Rusiniak i Wielgus zyskali sobie sławę wzorowych żołnierzy i są stawiani za wzór do naśladowania

— Szer. Czapla, dzięki troskliwej pielęgnacji silnika w swym samochodzie i prawidłowym metodom jazdy, zachował normy letniego zużycia benzyny w czasie zimowych miesięcy.

— Pomimo dużych opadów śnieżnych i mrozów samochody szer. Wielgusa i Morskiego wykonały swoje ćwiczebne zadania bez zarzutu. Silniki tych wozów są nadal w najlepszym stanie technicznym.

— Czy wykonanie tych wszystkich zadań było by możliwe bez najwyższej dbałości o powierzony im sprzęt? — zapytał zebranych st. szer. Popieluch, podsumowując osiągnięcia przodujących kierowców.

— Nie! — zgodnie odpowiedzieli wszyscy żołnierze zebrani w świetlicy.

— Tak więc widzicie Koledzy — ciągnął dalej ZMP-owiec st. szer. Popieluch — dowództwo nasze wyróżnia tych wszystkich żołnierzy, którzy swą dbałością o sprzęt bojowy jednostki wykazują obywatelskie zrozumienie i przywiązanie do mienia ludowego państwa, którzy ukochali powierzoną im technikę i dbają o nią, jak o źrenicę własnego oka.

— Z artykułu 77 Projektu nowej Konstytucji jasno wypływa obowiązek dbałości o mienie społeczne. Dla wszystkich kierowców i specjalistów służby samochodowej WP artykuł ten oznacza jeszcze bardziej wzmożoną walkę o żywotność naszych pojazdów mechanicznych. Dlatego Projekt Konstytucji zmobilizuje nas do jeszcze bardziej uporczywej i systematycznej oszczędności mps i ogumienia, do podniesienia w naszych szeregach na jeszcze wyższy poziom ruchu racjonalizatorskiego, co pozwoli nam uzyskać najwyższą sprawność całego parku samochodowego jednostki — zakończył st. szer. Popieluch.

×

Projekt Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej stawia służbę w szeregach Wojska Polskiego i sprawę obrony Ojczyzny jako zaszczytny i święty obowiązek każdego obywatela. Artykuł 77 tego Projektu nakazuje nam dbać i chronić własność społeczną — dobro ludowego państwa. Pełne zrozumienie tych praw i obowiązków przez żołnierzy służby samochodowej pozwoli im postawić naszą służbę jako jedną z pierwszych wśród przodujących broni Wojska Polskiego a tym samym wzmocnić jego siłę bojową — wzmocnić siły stojące na straży światowego pokoju i socjalistycznego budownictwa narodów.

APEL KIEROWCÓW PODODDZIAŁU OFICERSKIEJ SZKOŁY SAMOCHODOWEJ DO KIEROWCÓW WOJSKA POLSKIEGO

Ludowe Wojsko Polskie stojące nieugięcie na straży granic Polski na Odrze, Nysie i Bałtyku, a tym samym na straży pokojowego budownictwa z zainteresowaniem śledzi osiągnięcia klasy robotniczej, rozpoczynającej 3 rok Wielkiego Planu budowy podstaw socjalizmu w Polsce.

Rosną serca żołnierskie dumą i radością widząc jak z gruzów Warszawy powstaje nowa, piękna, socjalistyczna stolica, jak w szybkim tempie wyrastają potężne obiekty przemysłowe Nowej Huty, Częstochowy, Wizowa, Żerania, Lublina, Starachowic i wielu innych.

Wszystko to jest dziełem rąk robotników, którzy wiedząc że pracują dla siebie i dla polepszenia swego bytu wytężają wszystkie siły dla szybszego wykonania nałożonych zadań.

Walce tej, walce o dobrobyt i lepsze jutro przewodzi Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, partia nowego typu, skupiająca w swych szeregach rzesze przodowników i racjonalizatorów — ofiarnych synów Polski Ludowej. Jednakże żołnierze Wojska Polskiego nie są biernymi widzami owych wspaniałych osiągnięć, lecz aby być godnymi swych braci robotników, tak samo pracują nad tym, aby otrzymać zaszczytne miano przodowników wyszkolenia.

Każda dziedzina życia wojskowego posiada takich żołnierzy. Pociąga ich do tego zapał klasy robotniczej, z której się wywodzą oraz świadomość, że nie są już ślepym narzędziem wykonawczym w ręku kapitalistów a są strażnikami szczęścia swych rodzin, obrońcami naszej ukochanej Ojczyzny.



Ale na samym przodownictwie nie kończy się działalność żołnierzy. Trzeba przecież nie tylko przodować w opanowaniu wszystkich wiadomości z dziedziny wyszkolenia wojskowego i politycznego, ale starać się na każdym kroku o jak najdalej idące oszczędności.

Oszczędność w wojsku to ważny czynnik, który skupia uwagę i zainteresowanie żołnierzy. Od oszczędności bowiem zależy często żywotność uzbrojenia, sprzętu oraz tego wszystkiego co Państwo dało do rąk żołnierzowi.

Przodownictwo i oszczędność to są dwie ważne rzeczy, które zawsze idą ze sobą w parze. Przodujący żołnierz





zdaje sobie sprawę, że oszczędność z jego strony, choćby nawet najmniejsza, jest tą kroplą cementu spajającą podwaliny olbrzymiego gmachu, któremu na imię ludowa Ojczyzna.

Mając to na uwadze, a także i nowe zobowiązania polskich robotników, kierowcy pododdziału samochodowego Oficerskiej Szkoły Samochodowej postanowili za wzorem radzieckich kolegów, że jeździć będą w okresie zimy br. na normach letnich, ażeby tym sposobem, poprzez oszczędność czynnie dopomóc w budowie planu 6-letniego. Ponadto kierowcy Oficerskiej Szkoły Samochodowej wzywają wszystkich kierowców Wojska Polskiego do pójścia w ich ślady, aby masowym oszczędzaniem wykazać, iż Ludowe Wojsko Polskie to wierni synowie polskiej klasy robotniczej, to budowniczowie socjalizmu w Polsce.

Zwracając się z tym apelem kierowcy Oficerskiej Szkoły Samochodowej chcą także zaznajomić wszystkich kierowców WP o swych dotychczasowych osiągnięciach, oraz sposobach dzięki którym doszli do swych wyników. Rzecz zrozumiała nie są te osiągnięcia dziełem przypadku, ale owocem długich prób oraz pracy tak kierowców, jak i mechaników. Pomimo okresu jesienno - zimowego kierowcy nasi jeżdżąc na letniej normie zużycia MPS nie tylko utrzymują się w tej normie, ale mają również stosunkowo znaczne oszczędności. I tak do chwili obecnej z wielu oszczędzających wymienić należy członków PZPR jak, plut. Zieliński, który zaoszczędził na swym samochodzie w okresie zimowym 70 litrów benzyny, kpr. Grzymski 35 l., kpr. Dowgiełło 26 l., plut. Szubiński 31 l. a plut. Rutkowski 30 litrów paliwa.

Tacy jak oni i im podobni kierowcy potrafią pokonać wszystkie trudności i dopiąć swego celu, jakim w chwili obecnej jest oszczędność paliwa. Ale to nie przychodzi łatwo. Trzeba włożyć wiele wysiłku i starannej pracy przy całym samochodzie w chwili przygotowania go do eksploatacji zimowej. Ten ważny moment przygotowania należy wykorzystać w całości na skrupulatne wykonanie wszystkich zasadniczych czynności. Szczególną jednak uwagę należy zwrócić na: doprowadzenie silnika do właściwego stanu przez skontrolowanie i wyregulowanie gaźnika i zapłonu, oczyszczenie i wyregulowanie zaworów, sprawdzenie i ustawienie właściwej przerwy na elektrodach świecy zapłonowej, od której zależne jest szybsze czy wolniejsze spalanie mieszanki. Należy również sprawdzić w gaźniku poziom paliwa oraz przepustowość dysz, czy jest ona zgodna z instrukcją danego pojazdu. Do tego celu używać należy specjalnego przepływomierza, który jest przyrządem bardzo pożytecznym, a łatwym do wykonania. Przyrząd taki w Oficerskiej Szkole Samochodowej wykonał oficer Ruta i jest on dużą pomocą w pracy mechaników.

Dużą uwagę należy zwrócić na ogumienie. Koła przednie muszą posiadać przepisową zbieżność, co daje lżejsze i pewniejsze prowadzenie samochodu. Ciśnienie w oponach musi zawsze być przepisowe, gdyż spadek ciśnienia zmniejsza obwód opony, co nie tylko powoduje większe zużycie paliwa, ale także niszczy ogumienie.

Należy także w celu uniknięcia ślizgania się kół zabezpieczyć je w łańcuchy przeciwślizgowe, przez co w wielu wypadkach oszczędza się nie tylko paliwo, ale i pracę kierowcy związaną z wydobywaniem ugrzęźniętego samochodu. Na okres pracy w warunkach zimowych silniki zabezpieczyć trzeba w pokrowce, które ułatwiają utrzymanie właściwej temperatury tak w czasie jazdy, jak i postoju. W czasie wszelkich postojów w terenie ustawiać samochód tyłem do wiatru, aby nie chłodził się szybko unieruchomiony silnik.

W czasie samej jazdy stosować należy holowanie we wszystkich możliwych wypadkach oraz przestrzegać eko nomicznej szybkości, bowiem nadmierna szybkość to nadmierne zużycie paliwa. Przekonać się o tym można niezbicie dokonując próby jazdy z szybkością 35 — 40 km na godz. i jazdy z szybkością 50 — 60 km na godz.

Wszystkie te czynności wykonane wzorowo dadzą rezultat pozytywny, trzeba tylko naprawdę szczerej pracy, a tego nie powinno braknąć u żadnego żołnierza - kierowcy, zdającego sobie sprawę ze swojej służby i obowiązków względem Ojczyzny — Polski Ludowej.



Dlatego więc wzywamy w tym apelu wszystkich kierowców WP, aby idąc w nasze ślady, jeździli na letniej normie w okresie zimowym, a tym samym aby swą pracą i troską o sprzęt przyczyniali się do szybszego zbudowania socjalizmu w naszym kraju.

---

trybuna PRZODOWNIKÓW

NASZE OSIĄGNIĘCIA W OSZCZĘDNOŚCI

W naszej jednostce posiadamy wielu kierowców, którzy przyczyniają się do podniesienia stanu technicznego naszego parku samochodowego. Żołnierze ci, jak: kpr. Podobiński Leon, kpr. Majka Karol, kpr. Zient Michał, st. strz. Horwath Jan, szer. Wiśniewski Józef, szer. Krzemieński Aleksander rozumieją, że samochody ich przeznaczone do eksploatacji w Wojsku Polskim winny znajdować się w doskonałym stanie technicznym i dlatego też dbają, aby wszystkie mechanizmy i zespoły samochodu były dokładnie wyregulowane i działały sprawnie.

Nasi kierowcy mają za punkt żołnierskiego honoru otaczanie powierzonego im sprzętu jak największą troską, dbają również o oszczędność benzyny, która posiada wyjątkowo duże znaczenie, tak pod względem gospodarczym jak i obronnym. Sukcesy w oszczędzaniu mps uzyskują oni przez umiejętne posługiwanie się przepustnicą, prawidłowe ustawienie zapłonu, wprawne przełączanie przekładni i należyte wykorzystanie nierówności i rozpędu w czasie jazdy.

Jesteśmy dumni z osiągnięć naszych kierowców przodujących i wzorujemy się na ich metodach pracy. W nagrodę za uzyskane wyniki najlepsi z nich zostali przedstawieni do nagrody i wyróżnieni odznaką „Wzorowy Kierowca".

szer. Piszczkiewicz Wł.

Kpr. M. Życiński

NOWA KONSTYTUCJA —

Do milionów robotników i pracujących chłopów — patriotów naszej Ludowej Ojczyzny dołączają swój głos w ogólnonarodowej dyskusji nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przodujący żołnierze naszych jednostek i pododdziałów.

Na równi ze swymi rodzinami i bliskimi, żołnierze — patrioci witają projekt Konstytucji nowymi wspanialszymi jeszcze osiągnięciami w każdej dziedzinie życia wojskowego.

Podnieść i rozszerzyć na jeszcze wyższy poziom przodownictwo, dyscyplinę i gotowość bojową pododdziału, zaoszczędzić nowe dziesiątki litrów paliwa i przejechać dalsze tysiące kilometrów drogi bez naprawy i remontu maszyn — oto zadanie — jakie stawiają sobie dziś w chwili ogólnonarodowej dyskusji nad projektem Konstytucji przodujący kierowcy naszych jednostek.

W rozmowach ze swymi kolegami wzorowy kierowca kpr. Wajs, przodownik wyszkolenia ogólno-wojskowego odznaczony odznaką „Wzorowy kierowca" na temat Konstytucji tak mówi:



kpr. Wajs Jan

— „Czytając nową Konstytucję w suchych na pozór jej paragrafach i wierszach widziałem żywych ludzi, ich pracę i osiągnięcia, widziałem naszą piękną, kwitnącą Ojczyznę i jej prawowitych gospodarzy. Jestem jeszcze młodym obywatelem naszej Ludowej Ojczyzny, ale na własnym przykładzie wiem, co już jej zawdzięczam. Czy ja, syn małorolnego chłopa mogłem kiedyś marzyć o zdobyciu wykształcenia i zawodu?

Władza Ludowa umożliwiła mi ukończenie wieczorowej szkoły zawodowej, władza ludowa dała mi zawód kierowcy. Pracując w cywilu w mieście Rymanowie cieszyłem się szacunkiem moich towarzyszy pracy, ich pomocą i opieką. W naszej ludowej Ojczyźnie człowiek, człowiekowi nie jest wilkiem, jak to miało miejsce w Polsce sanacyjnej. Wszyscy przecież mamy te same prawa, o wszystkich jednakowo troszczy się nasza Ludowa władza. Pomimo tego, że jestem młody pamiętam jednak dobrze czasy Polski sanacyjnej.

W domu było nas 9 osób. Nie mogliśmy w żaden sposób wyżyć z trzech hektarów nieurodzajnej ziemi. Nie było znikąd żadnej pomocy, czy opieki. Ojciec musiał pracować gdzie tylko się dało, aby nas wyżywić.

Obecnie w naszej rodzinie jest inne życie. Z parcelacji majątku dziedzica Ostrowskiego otrzymaliśmy dobry szmat ziemi, a także i inną pomoc ze strony państwa. Mój brat uczy się obecnie na inżyniera leśnego w Krakowie. W naszej wsi taki stan rzeczy jest obecnie w każdej rodzinie.

Dużo już zawdzięczam władzy Ludowej. Weźmy choćby pod uwagę obecną moją służbę w Ludowym Wojsku Polskim. Dowództwo umożliwiło mi w dalszym ciągu doskonalenie mej wiedzy fachowej i ogólnej. Dla takiej władzy oddałbym wszystko. Jestem wprawdzie już przodownikiem wyszkolenia, ale wyniki jakie uzyskałem nie uważam za wystarczające. Dołożę jeszcze większych starań, ażeby mój wóz był zawsze sprawny. Całym sercem i z całą świadomością popieram projekt Konstytucji i uważam, że jest on właściwą kartą praw naszej ludowej Ojczyzny."

St. szer. Olejniczak

Na temat wielkich zmian i osiągnięć jakie dokonały się w naszym kraju, na przykładzie własnej rodziny opowiada st. szer. Olejniczak — członek PZPR.

— „Nie ma takiej skali, którą by można porównać naszą Ojczyznę z Polską sanacyjną. Widzę to na przykładzie własnej rodziny. Przecież przed wojną również miałem rodzinę. Ale dlaczego w niej nie było takiego życia jak dzisiaj, dlaczego przed wojną musieliśmy cierpieć głód i nędzę?

Ojciec mój będąc dobrym stolarzem budowlanym od czasu do czasu z trudem znalazł jakąś pracę. W większości był zawsze bezrobotnym. Pamiętam, że gdy dostał pracę u kapitalisty Cegielskiego, pracował ciężko, ponad siły za marne wynagrodzenie.

Domagając się swych praw, w tym samym roku, wszyscy robotnicy, a razem z nimi mój ojciec ogłosili strajk. Kapitalista Cegielski użył wówczas do jego stłumienia policji i wojska.

Jak wówczas zmasakrowali robotników! Za to, że mój ojciec bił się o swe prawa wyrzucili go z fabryki i w papierach napisali mu, że jest bolszewikiem. Nie znalazł już więcej pracy.

Ażeby nas wyżywić musiał jak włóczęga wędrować od dworu do dworu i tam naprawiać sprzęt jaśnie-panów.

Jakże inaczej wygląda nasze życie dzisiaj! Ojciec pracuje we właściwym zawo-

ZWIĘKSZAJ SWÓJ UDZIAŁ W WALCE O OSZCZĘDNOŚĆ

W naszym piśmie poruszaliśmy już wielokrotnie zagadnienie oszczędności. Było ono jednak omawiane zwykle w zakresie dotyczącym przeważnie służby samochodowej. Pisaliśmy o oszczędnościach wynikających z racjonalnego użytkowania sprzętu, o oszczędnościach w MPS itd. Musimy jednak pamiętać, Koledzy, że każdy żołnierz oprócz samochodu czy innego sprzętu związanego z danym rodzajem broni posiada ogólne mienie wojskowe jak mundur, buty, broń itp. Oszczędzanie tego ogólnego mienia jest dla każdego żołnierza naczelnym obowiązkiem.

Temu właśnie zagadnieniu poświęcony jest niniejszy artykuł.

REDAKCJA

Często w potocznej mowie używamy wielkich słów: „oszczędność", „racjonalna gospodarka", „strzec mienia wojskowego", „nowatorstwo", „socjalistyczny stosunek do majątku państwowego", „wyzyskać wszelkie możliwości i wewnętrzne rezerwy" itd. itd, a nie zdajemy sobie niejednokrotnie sprawy z tego jak głęboki mają one sens, jak powinna wyglądać ich realizacja w codziennej służbie podoficera czy szeregowca.

Wielu żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego, pragnąc przyczynić się swym postępowaniem do wzrostu i podniesienia na wyższy poziom gospodarki wojskowej, szuka wyjątkowych wydarzeń, specjalnych okazji, przy których mogliby zaoszczędzić przysłowiowe „tysiące" czy „miliony", dokonać jakiegoś wielkiego wynalazku, lub usprawnienia nowatorskiego.

Nie dostrzegają oni, że na te tysiące składają się pojedyncze grosze i złotówki, a wielkie wynalazki powstają najczęściej z drobnych inowacji i ulepszeń.

Nie zdają oni sobie częstokroć sprawy, że na każdym kroku przechodzą obok niezliczonych okazji i możliwości zaoszczędzania wprawdzie drobnej i nieznacznej kwoty, niewielkiej ilości produktów, nie setek par obuwia czy mundurów — ale jednego guzika, jednego gwoździa, kilku gramów mąki czy kaszy; które jednak w sumie, w skali całego wojska, tworzą te właśnie „setki" i „tysiące" złotych, dziesiątki ton produktów żywnościowych, stosy umundurowania itp.

Zastanówmy się nad — na pozór może naiwnymi, ale głęboki sens i wielką wymowę posiadającymi — drobnymi sprawami domowymi, porównajmy je z życiem żołnierzy w koszarach, na poligonie, na obozach ćwiczeń.

Co czynił np. twój ojciec, gdy przejeżdżając wozem dostrzegł na drodze leżącą podkowę, zapomnianą połamaną skrzynkę itp.?

Jasne — zatrzymał się i podniósł. Podkowę użył w gospodarstwie domowym, skrzynkę w wolnej chwili rozebrał, gwoździe wyjął, wyprostował i schował, a dla desek, albo znalazł zastosowanie w gospodarce, albo użył je na podpałkę.

A co robiłeś ty, gdy byłeś szczęśliwym posiadaczem broni myśliwskiej, roweru, skomplikowanej latarki elektrycznej itp.? Przeglądałeś te cenne rzeczy często, czyściłeś je, smarowałeś, oliwiłeś te ich części, które tego wymagały, naprawiałeś uszkodzenia wtedy, kiedy były jeszcze niewielkie, gdyż zdawałeś sobie sprawę, że drobne uszkodzenia zmienia się w duże, które jest trudne lub niemożliwe już do usunięcia.

Połamanego stołka, szafy czy krzesełka, żaden zapobiegliwy gospodarz nigdy nie wkładał do pieca, ale zawsze odłamaną część przybił, zniszczoną — dorobił, a gdy sprzęt do naprawy się już nie nadawał — to z kilku bardziej zniszczonych mebli sporządzał jeden lub dwa przyzwoite, które jeszcze przez długi czas dobrze mu służyły.

Przykłady takiego gospodarskiego, oszczędnego, rozumnego i słusznego postępowania można by mnożyć w nieskończoność.

Zastanówmy się teraz czy w wojsku, w kompanii, w baterii, w plutonie zawsze w podobny sposób postępujemy.

Czy zawsze sumiennie dbamy o to, ażeby nic z tego co się składa na majątek wojskowy nie zostało uronione, roztrwonione, lub bezpowrotnie zniszczone.

Odpowiedź nie zawsze wypadnie zadawalająco.

Są żołnierze, którzy zgubienie np. jednego guzika od płaszcza uważają za błahostkę nie wartą nawet wspomnienia. Ale przypuśćmy, że każdy żołnierz zgubi tylko jeden jedyny guzik. Pomyślmy tylko ile to uczyni w sumie guzików!

To samo rozumowanie odnieść można do zgubionego gwoździa u buta, podkówki, orzełka z czapki itp.

Brak gwoździa w bucie, podkówki, haftki w mundurze — to pierwszy krok w szybko potem postępującym procesie zupełnego zniszczenia munduru, to szybkie zdarcie obcasów, zerwanie podeszwy, to niechlujny wygląd żołnierza.

A zaniedbany mundur, wiszący na jednej nitce guzik, rozpruty but, brak, lub zniszczona część wyposażenia mundurowego żołnierza — to złamanie przepisów regulaminowych, to kompromitacja.

Żołnierz do każdego apelu mundurowego musi się odpowiednio przygotować, stale przeglądać swe umundurowanie, ażeby nie dopuścić do żadnego uchybienia przepisom regulaminowym obowiązującym w tej dziedzinie. Wstydzić się powinien ten szeregowiec, któremu szef kompanii zwraca uwagę na apelu mundurowym i wytyka niewłaściwość w jego ubraniu. Żołnierz powinien pamiętać o tym, że apele mundurowe — to przegląd regulaminowo i porządnie ubranych żołnierzy, a nie zaniedbanych.

Co jest najczęstszym powodem brudzenia i niszczenia mundurów? Brak troski o jego stan, nie naprawianie małych usterek, które samemu z łatwością naprawić można, wycieranie brudnych rąk o części garderoby, niestaranne mycie się, niedbałe czyszczenie i składanie umundurowania.

Bielizna czysta łatwiej, szybciej i lepiej się pierze, mniej zużywa drogiego mydła, nie rwie się w czasie intensywnego tarcia, jakiemu poddajemy bieliznę zapuszczoną i brudną.

Apele mundurowe, przeprowadzane skrupulatnie i często — ujawniają wszelkie usterki w umundurowaniu żołnierza, a dobrze prosperujące warsztaty naprawkowe otoczone należytą opieką dowódcy i odpowiednio wyposażone — naprawiają drobne braki i zapobiegają dalszemu niszczeniu umundurowania.

Dbałość o oszczędność w rozchodowaniu wody, w zużyciu energii elektrycznej, w rozchodowaniu materiałów pędnych i smarów, troska o racjonalne, najekonomiczniejsze konsumowanie węgla, gaszenie niepotrzebnego światła, zamykanie cieknących kurków wodociągowych, uszczelnianie okien i drzwi, umiejętne palenie w piecach, szanowanie i naprawianie w porę sprzętu kwaterunkowego, łatanie na czas najmniejszej dziury w papie pokrywającej dach, właściwe wykorzystanie każdego poniewierającego się gwoździa, deszczułki, podkowy — oto w naszym codziennym życiu umiejętnie wyzyskiwanie wszelkich możliwości i wewnętrznych rezerw.

Chcesz spożywać posiłki w warunkach estetycznych, przyjemnych i higienicznych — dbaj o wygląd swojej stołówki, nie niszcz i nie brudź stołów, krzesełek, ławek: nie tłucz talerzy, nie gub i nie szczerb nakrycia stołowego, noży, łyżek i widelców.

Pamiętaj, że wyprodukowanie nowego sprzętu, naczyń czy nakrycia wymaga dużo wysiłku naszych robotników, kosztuje dużo pieniędzy.

Chcesz osiągnąć dobre wyniki w strzelaniu dbaj, aby twa drogocenna i niezawodna broń była czysta, sprawna, dobrze utrzymana, należycie przechowywana. Sprawdzaj, by nie było na niej najmniejszego nawet śladu rdzy, gdyż tylko dobra broń w ręku dobrze wyszkolonego żołnierza jest postrachem dla wroga.

Przecież majątek państwowy, dobro wojskowe powierzone twej pieczy, to wspólne dobro wszystkich żołnierzy. Przecież oszczędności uzyskane w ten czy w inny sposób mogą być i są obracane na inne cele, na wspaniałe budowle socjalizmu, na fabryki, domy, szkoły, kina, teatry.

Przysięgałeś uroczyście na to, że będziesz strzegł pilnie mienia wojskowego i społecznego; przysięgi tej w niczym, w najdrobniejszym nawet stopniu złamać ci nie wolno.

Aby przysiędze żołnierskiej być wiernym należy zawsze, przed każdym poczynaniem, przed wykonaniem każdej pracy, każdego obowiązku służbowego, kilka razy na dzień zapytywać siebie samego: — czy dobrze robię, czy przyczyniam się swym postępowaniem do przysporzenia korzyści mojej ukochanej ojczyźnie, mojemu narodowi, czy dostatecznie walczę z przejawami marnotrawstwa: które widzę u kolegów; czy właściwie krzewię i propaguję oszczędność; czy uczę się postępować na przykładach żołnierzy bohaterskiej Armii Radzieckiej, którzy dumni są z każdej wygospodarowanej oszczędności, z każdego usprawnienia dokonanego przez nich w gospodarce wojskowej; czy kieruję się drogą wytyczaną przez organizację partyjną i ZMP-owską, które zawsze wskażą nam nowe drogi, nowe możliwości, dobrze pojętej i świadomej oszczędności.

Jeżeli na te pytania odpowiedź wypadnie twierdząco — a tak wypaść powinna — znaczy, że jesteś dobrym żołnierzem, dobrym obywatelem, prawdziwym patriotą, znaczy, że postępowaniem swym przyczyniasz się skutecznie do budowania socjalizmu w Polsce.

oszczędzaj paliwo!

Chor. Z. KONOPSKI

LEGITYMACJA KIEROWCY SAMOCHODOWEGO

W tych dniach odwiedziłem jedną z jednostek samochodowych. Przechodząc przez dziedziniec usłyszałem warkot silnika dochodzący z garażów samochodowych. Wszed.em do wnętrza. Za białą linią, wymalowaną wapnem stały na cementowej podłodze równo poustawiane samochody ciężarowe i kilka osobowych.

Wszystkie wozy wyglądały zupełnie jak nowe, jak gdyby dopiero przyszły z fabryki. Tak zewnątrz jak i wewnątrz wozu każda śrubka, każda część samochodu lśniła czystością. Oficer CZUCHAJ wyjaśnił mi, że wiele z nich przeszło już setki kilometrów więcej, niż to było przewidziane, a pomimo tego są w dobrym stanie i w każdej chwili gotowe do drogi.

Wszystkie wozy ustawiono na drewnianych podpórkach. Z chwilą, gdy wchodzi się do garażu przybyłemu rzucają się w oczy aktualne hasła. Widać z tego, że aparat partyjno-polityczny pracuje należycie w tej jednostce. Ale nie tylko aparat partyjno-polityczny.

To, że panuje tu na każdym kroku wzorowy porządek, że maszyny wyglądają jak nowe — jest zasługą dobrych kierowców, jak np.: członka ZMP kpr. CIERLIKOWSKIEGO, który dba o sprawność techniczną i wygląd zewnętrzny swego wozu, st. szer. OŁTARZEWSKIEGO, który otrzymał w ub. r. odznakę „Wzorowy Kierowca", członka partii st. szer. PIERZCHAŁY, który oszczędza miesięcznie ponad 50 litrów paliwa i wielu innych, których niesposób wyliczyć.

Ci wzorowi kierowcy nie od dziś dbają o swoje wozy. Nie od dziś tak wzorowo konserwują i pielęgnują samochody.

Dzięki systematycznej, uświadamiającej pracy organizacji partyjnej, ZMP-owskiej i aparatu politycznego, każdy kierowca samochodowy rozumie, że na swoim odcinku pracy przez dobrą konserwację wozów, przez systematyczne, dokładne i fachowe przeglądy, przysparza wojsku poważnych oszczędności.

Hala garażowa ułatwia bardzo kierowcom warunki konserwacji samochodów.

Obok wzorowej pracy, kierowcy tej jednostki w dalszym ciągu szkolenia pogłębiają swą wiedzę fachową na specjalnie zorganizowanych zajęciach oraz w czasie ćwiczeń w polu. Jasnym jest bowiem to, że jeśli kierowca nie będzie znał dobrze swego wozu, jeśli nie będzie wiedział jak dbać o wóz i jak go konserwować — będzie złym kierowcą. W najbliższym okresie dowództwo jednostki projektuje zorganizowanie dalszych kursów.

W jednostce tej zaoszczędzono nie tylko poważne sumy, które pochłonęłyby naprawy samochodów, ale również zaoszczędzono wiele materiałów pędnych. Uzyskane oszczędności były wynikiem nie tylko rzetelnej sumiennej pracy kierowców, takich jak: szer. JARECKI, przodownik wyszkolenia nagrodzony odznaką „Wzorowy Kierowca", który troszczy się o powierzony mu autobus, ZMP-owiec st. szer. GEMBICKI wyróżniony odznaką „Wzorowy Kierowca", który ma na swym koncie zwiększony przebieg międzynaprawczy samochodu, szer. PRZECHERKA i wielu innych, było to również w dużej mierze wynikiem dobrze opracowanego planu oszczędnościowego.

Akcja oszczędnościowa, którą prowadzi się w tej jednostce na wszystkich odcinkach życia wojskowego, zyskała przede wszytkim wśród kierowców samochodowych gorących zwolenników i entuzjastów.

Stan techniczny samochodu jest najlepszą legitymacją kierowcy.

Oglądając garaże i samochody można ocenić żołnierzy, którym powierzono tak cenny sprzęt. Kierowcy jednostki oficera CZUCHAJA nie poprzestają na dotychczasowych osiągnięciach i sukcesach. Ze wzmożonym wysiłkiem w dziedzinie oszczędności, rozpoczęli dalszy etap swej pracy realizując w okresie ćwiczeń zimowych obowiązki, jakie nakłada na żołnierzy Wojska Polskiego projekt nowej Konstytucji.

Zygmunt Konopski

GWARANCJĄ NASZYCH PRAW

dzie, a ja ukończyłem szkołę zawodową i zdobyłem zawód ślusarza oraz kierowcy. Rodzina moja nie wie, co to jest teraz głód i poniżenie. Żyjemy w szczęściu i radości. Służąc w wojsku udoskonaliłem swój zawód, za co zostałem wyróżniony przez dowództwo odznaką „Wzorowego Kierowcy". Dużo pracując nad swym wozem zaoszczędziłem ostatnio 9,3 litra paliwa. Całą swoją wiedzę i pracę poświęcam dla dobra naszej Ojczyzny. Kocham tę Ojczyznę i jej władzę ludową, ponieważ dopiero teraz rodzina moja rozpoczęła prawdziwe życie."

Przodujący kierowca — członek PZPR st. szer. Butkiewicz, który w lutym zaoszczędził ponad 30 litrów paliwa tak mówi o projekcie Konstytucji:

— „Po przeczytaniu Projektu Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej od razu uprzytomniłem sobie, że wszystkie jej rozdziały poświęcone są nam — ludziom pracy. Ta właśnie troska o człowieka pracy, o jego prawa i życie jest najwłaściwszym odzwierciedleniem naszego ustroju i władzy ludowej. Dlaczego tych praw nie miał mój ojciec w Polsce sanacyjnej? Przecież był również człowiekiem.

Będąc małorolnym chłopem we wsi Ołana cały swój wysiłek oddawał na to, aby nas wyżywić. Szczęśliwi byliśmy, gdy mieliśmy pod dostatkiem ziemniaków i chleba. W ciężkim trudzie zdobywał je mój ojciec. Ciężka praca, brak dobrego odżywienia, spowodowały przedwczesną śmierć mego ojca. Od tej pory było jeszcze gorzej w naszym domu.

Dziś jest inaczej. Ukochanej władzy Ludowej zawdzięczam wykształcenie i zawód kierowcy, zawdzięczam wszystko to, co mnie już do tej pory spotkało. Projekt Konstytucji, Konstytucji naszej — ludzi pracy, popieram z całego serca."

Ze wzruszeniem słuchali żołnierze wypowiedzi przodującego kierowcy szer. Wolińskiego Mariana, który między innymi mówił:

— „Po raz pierwszy w swych dziejach naród Polski otrzymuje prawdziwą ludową Konstytucję, która zabezpiecza dorobek i rozkwit naszej ukochanej Ojczyzny, Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Pamiętam dobrze faszystowską konstytucję Polski przedwrześniowej, chociaż w czasie jej istnienia byłem jeszcze młody. Pamiętam ją dla tego, że pod jej płaszczykiem istniał wyzysk człowieka pracy. A na to posiadam niezbite dowody.

St. szer. Butkowski

Jestem mieszkańcem wsi Wilczonek w powiecie Węgrowiec Pamiętam dobrze, że gdy ojciec nie miał z czego zapłacić podatku, to przychodził sekwestrator i zabierał ubranie z domu. Takie było życie pracującego chłopa. Dziś ojciec mój już nie żyje, lecz matce mojej państwo ludowe obniżyło podatek o połowę, a jako matka żołnierza korzysta jeszcze z innych ulg.

A oto inny przykład. Kolega mój przed wojną musiał za marne grosze pracować u kułaka, który zdzierał z niego niemiłosiernie skórę. Dziś w Polsce Ludowej ten sam kolega ukończył szkołę średnią, zdobył wiedzę i zawód.

Albo ja sam. Gdyby nadal była Polska kapitalistów siedziałbym na pewno na wsi i musiałbym służyć u bogacza. W Polsce Ludowej natomiast zdobyłem zawód kierowcy samochodowego, a nabyte kwalifikacje pogłębiam w wojsku.

Z dumą i zadowoleniem czytałem w Projekcie Konstytucji, że Polska Rzeczpospolita Ludowa jest republiką ludu pracującego, że państwo ludowe zapewnia swym obywatelom prawo do pracy i wypoczynku do nauki i ochrony zdrowia.

Szer. Woliński Marian

Dumny jestem, że mogę być żołnierzem Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Ludowej, że mogę stać na straży zdobyczy naszego narodu.

Kocham naszą Ojczyznę, a treść Konstytucji dodaje mi jeszcze więcej energii, sił i zapału do lepszego pełnienia służby wojskowej, do dokładniejszego przestrzegania regulaminów i zachowywania tajemnicy wojskowej.

Nie zawiodę zaufania narodu, bo być żołnierzem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — to duma i zaszczyt".

Kpr. Życiński Marian

Por. Pożniak

UWAGA! na POŁĄCZENIA gwintowe

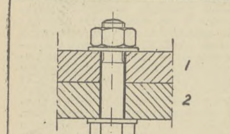
Prawie na każdym kroku spotykamy w mechanizmach, rzecz tak zdaje się prostą, jak połączenie dwóch części za pomocą śruby i nakrętki.

Silnik, przekładnie, zawieszenia kół przednich i tylnych — ileż w nich mamy połączeń gwintowych. Dzięki tym śrubom pracowite ręce robotnika tworzą z poszczególnych części i zespołów wspaniały twór myśli ludzkiej — samochód. Zanim nowy samochód zostanie z fabryki przekazany człowiekowi, by służyć mu jako pomoc w jego pracy, zostaje poddany dokładnym oględzinom. W czynności tej zwraca się baczną uwagę na połączenia gwintowe, na ich zabezpieczenie przed odkręcaniem się, rozluźnieniem — one bowiem w głównej mierze mają zapewnić bezpieczeństwo w przyszłym posługiwaniu się pojazdem.

Samochód dostaje się następnie w ręce kierowcy, w ręce mechaników dokonujących co pewien okres przeglądów jego sprawności. I tu zaczyna się, pozwólcie, że tak powiem, tragedia. Śruba — głupstwo, odkręcić, dokręcić — czyż warto zastanawiać się nad stopniem pieczołowitości podchodzenia do tej sprawy — tyle jest przecież „ważniejszych" części w samochodzie.

O nie, tak świadomy obywatel Polski Ludowej, wzorowy żołnierz nie postąpi.

Zacznijmy od odkręcania śrub. Wiemy, że dla każdej śruby prawoskrętnej nakrętkę należy odkręcać obracając kluczem w lewą stronę, patrząc w kierunku nakrętki. Powiecie — autor niniejszego artykułu kpi z nas, przecież każdy o tym wie; ale przypomnijcie sobie ilu to początkujących mechaników, czy to nie pamiętając o tej zasadzie, czy też na moment zapominając o niej, przystępuje do odkręcania śruby akurat w odwrotnym kierunku. Nakrętka nie tylko nie odkręca się, ale stawia coraz większy opór. Mechanik taki mówi sobie — „zapiekła się", trzeba ramię klucza przedłużyć rurką, ustąpi mojej sile. Tak ustąpi mu, ale w wyniku tej „walki" — albo gwint zostanie całkowicie popsuty, albo też w najgorszym przypadku, pęknie sworzeń śruby.



Ryś Nr I

Zastanówmy się dalej nad nakręcaniem nakrętki na śrubę. Bardzo często, śpiesząc się, wprowadzamy nakrętkę nie współosiowo, ale lekko pochyloną. Nakrętka najczęściej w połowie swojej drogi uwięźnie. Mocując się z nią, niesumienny mechanik powoduje w wyniku tego, całkowite zniszczenie gwintu tak nakrętki jak i śruby — pomyślcie, czyż z tych drobnych uszkodzeń nie tworzą się w skali państwowej poważne straty opóźniające walkę o podniesienie naszego dobrobytu

Jeszcze jedna przestroga dla mniej sumiennych. Nie starajcie się odkręcić lub zakręcić nakrętki przy pomocy nieodpowiedniego klucza — mam na myśli rozwartość klucza i szerokość nakrętki. Stwarzając zbędny luz między szczęką klucza a nakrętką, psujemy przy odkręcaniu prawidłowy kształt zewnętrzny nakrętki, zaokrąglamy jej sześciokątny przekrój. Najczęściej udaje się nam raz, dwa razy odkręcić i przykręcić taką zniekształconą nakrętkę, ale co będzie w przyszłości? Oczywiście musimy zastąpić ją nową, mimo, że przy pieczołowitym obchodzeniu się z poprzednią, okres jej pracy mógłby trwać jeszcze bardzo długo.

a) b) c) d) e) f) g)

Rys. Nr 2.

Ważną część składową połączeń śrubowych stanowią podkładki.

Stosuje się je gdy:

1) powierzchnia styku nakrętki z częścią łączoną jest za mała.

2) otwór przez który przechodzi sworzeń śruby jest za duży.

3) powierzchnia styku nakrętki i części łączonej jest nierówna.

4) elementy łączone śrubą są wykonane z materiału mniej twardego (drzewo, miedź, aluminium) od materiału nakrętki.

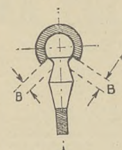
Podkładki są masowo wykonywane jako zgrubne (wycinane z blach) lub dokładne (toczone) dla zmniejszenia tarcia między surową lub zgrubnie obrobioną częścią maszynową a nakrętką. W konstrukcjach drewnianych stosuje się duże, kwadratowe podkładki wycinane z blachy.

Na zakończenie, zwrócę jeszcze uwagę na zabezpieczenie połączeń gwintowych. Zabezpieczenie przed samoczynnym odkręcaniem się nakrętki jest zawsze konieczne, ilekroć połączenia te poddane są wstrząsom przy obciążeniu, a takich przecież w poruszającym się samochodzie nie jest brak.

Dla wyjaśnienia tego zjawiska rozważmy powiązanie śrubą dwóch części maszynowych (rys. 1). Jeśli węzeł ten poddany jest wstrząsom oznacza to, że siły działają nań nie tylko w kierunku osi śruby, ale we wszystkich możliwych kierunkach. Przypuśćmy, że pod wpływem nagle powstającej siły w części 1 (część 2 powstaje na poprzednim miejscu), sworzeń śruby wydłużył się tak, że znikł na moment styk części 1 z częścią 2; niechaj następnie część 1 powróci na dawne swe miejsce, a nakrętka jeszcze tego nie uczyniła, znikło tarcie między nakrętką a częścią 1 Gdy przypadkiem pojawi się teraz siła w płaszczyźnie poziomej — nakrętka zacznie się minimalnie obracać. Im większa jest szybkość pojawiania się tych sił, tym większe zachodzi niebezpieczeństwo odkręcania się nakrętki.

Na rys. 2 przedstawiono kilka przykładów zabezpieczenia połączeń gwintowych. Są to zabezpieczenia przy pomocy: przeciwnakrętki (2a), przez przewiercenie śruby i wetknięcie zawleczki (2b) — właściwie jest to zabezpieczenie tylko przed zgubieniem nakrętki, bowiem tak umieszczona zawleczka bardzo łatwo może być ścięta. Pewniejszym jest zabezpieczenie zawleczką przez wspólne przewiercenie nakrętki i sworznia śruby (2c) — trudniej tylko włożyć zawleczkę po rozmontowaniu i powtórnym jej zakręceniu. Najczęściej w przemyśle samochodowym stosowane są nakrętki koronowe, pozwalające na włożenie zawleczki przy każdym obróceniu nakrętki o 60°. Kilka dalszych podanych przykładów są aż nadto jasne, by wspominać o nich w tekście.

Regulacja drążków kierowniczych

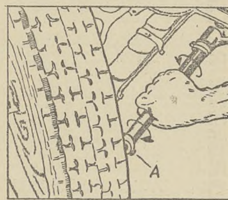


Rys. Nr 1

Po wykonaniu napraw połączeń drążków kierowniczych samochodów osobowych Skoda — 1101 i 1102 należy przy montażu zwrócić baczną uwagę na właściwe ich ustawienie. Drążki ustawiamy tak, aby stożkowa powierzchnia poniżej kulki sworznia kulistego znajdowała się z obu stron w jednakowej odległości od końcówki (rys. 1 — lit. B).

Zanim dociągniemy ostatecznie wkrętkę pierścienia zabezpieczającego (rys. 2 — lit. A) ustawiamy drążek tak, aby stożkowe powierzchnie sworzni kulistych znalazły się w środku końcówek.

Przez obracanie drążków do przodu i do tyłu, tak jak pokazują strzałki na rys. 1. przekonamy się, czy zostały one prawidłowo wmontowane. Wszystkich tych czynności dokonywujemy przy kierownicy ustawionej na jazdę prosto.



Rys. Nr 2

Ponieważ przy skręcie kół odległość B (rys. 1) zmniejsza się nieco, musimy prawidłowość ustawienia sprawdzić przy pełnym skręcie kół w lewo i w prawo.

W razie niewłaściwego ustawienia drążków, może nastąpić zniekształcenie lub nawet złamanie sworznia kulistego.

BEZPIECZNA SZYBKOŚĆ W NOCY

Przepisy o ruchu nie mówią w zasadzie z jaką szybkością można prowadzić pojazd mechaniczny na drogach otwartych tj. poza miastem i obszarami osiedli. Z tego też powodu kierowca powinien prowadzić samochód z taką szybkością, aby w każdych warunkach mógł panować nad pojazdem, to znaczy, aby mógł zawsze wykonać ten właśnie ruch, który zamierzał.

Innymi słowy, kierowcy pozostawiono w naszych przepisach ocenę i wybór szybkości z jaką winien prowadzić pojazd mechaniczny. Ocena ta musi być surowa i obiektywna, oparta na doświadczeniu i innych czynnikach warunkujących zdolność zatrzymania się, skręcania itd., gdyż przy zaistnieniu wypadku drogowego właśnie stwierdzenie szybkości pojazdu i drogi hamowania, jest podstawą do oceny stopnia przewinienia kierowcy.

Przy jeździe nocnej podlegamy takim samym przepisom jak w dzień, ale wskazana jest tu większa ostrożność i wnikliwość w ocenianiu możliwości zahamowania pojazdu od chwili spostrzeżenia przeszkody, niż za dnia. Jeżeli czas reakcji psychicznej kierowcy i czas potrzebny na przeniesienie nogi z dźwigni gazu na hamulce aż do momentu rozpoczęcia hamowania określamy za dnia na przeciętnie 0,8 do 1 sekundy, to w nocy ogólna strata czasu do chwili rozpoczęcia hamowania przedłuża się do około 1,2 a nawet 1,5 sek.

Do tego trzeba dodać, że zdolność zatrzymania samochodu uwarunkowana jest przez:

a) stan hamulców;
b) rodzaj i stan nawierzchni;
c) rodzaj i stan bieżnika opon;
d) warunki atmosferyczne;
e) widoczność;
f) ustawienie kół itp.

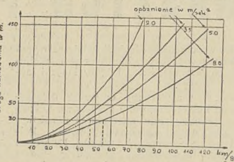
Jak z tego widać wiele okoliczności może wpłynąć niespodziewanie na przedłużenie drogi hamowania. Jeżeli przyjmiemy, że wóz osobowy posiada hamulce, umożliwiające opóźnienie hamowania — 6 m/sek² a ciężarowy — 4 m/sek², to mając poniżej tabelkę współczynników tarcia dla różnych rodzajów nawierzchni, możemy podstawiając do poniższego wzoru potrzebne dane, obliczyć w przybliżeniu drogę hamowania w różnych okolicznościach.

a więc:

$$S = \frac{V^2}{2 \cdot g \cdot p}$$

gdzie S = droga hamowania
v = szybkość w m/sek w chwili rozpoczęcia hamowania
g = przyśpieszenie ziemskie = 9,81 m/sek²
a = współczynnik tarcia

Ponieważ równocześnie przyśpieszenie ziemskie, które wynosi 9,81 m/sek², pomnożone przez współczynnik tarcia daje właśnie opóźnienie, oznaczone symbolem a, przeto wzór ostatecznie wygląda tak:



Krzywa opóźnienia hamowania w różnych warunkach nawierzchni.

Osiągalne opóźnienie hamowania:

Dobre hamulce, makadam	8,0 m/sek.²
Średnie hamulce, sucha droga	5,0 m/sek.²
Dobre hamulce, mokra droga	3,5 m/sek.²
Mokra, oślizgła droga	2,0 m/sek.²
Nawierzchnia oblodzona	1,0 m/sek.²

$$S = \frac{V^2}{2 \cdot a} \text{ metrów}$$

Przeprowadzimy dla przykładu obliczenie drogi hamowania dla samochodu jadącego z szybkością 50 km/godz. przy opóźnieniu 6 m/sek², a otrzymamy

$$S = \frac{13{,}9^2}{2 \cdot 6} = 16 \text{ m.}$$

Będzie to jednak droga tzw. właściwego hamowania, to znaczy bez dodania czasu reakcji, a więc droga całkowita Sc = 16 + 13,9 m = 29,9 m. Jeżeli to samo chcemy obliczyć i dla jazdy w nocy, przyjmując czas reakcji na 1,5 sek. otrzymamy Sc = 16 m + 20,8 m = 36,8 m.

Jeżeli przypomnimy sobie, że światła szosowe pojazdu mechanicznego muszą oświetlać całkowicie dokładnie drogę na odległość conajmniej 100 m, a tzw. opuszczone lub do mijania, na 25 do 30 metrów, to z podanego obliczenia wynika, że podczas jazdy na światłach opuszczonych nie wolno nam przekraczać szybkości 40 — 45 km/godz.

Założenia te odpowiadają oczywiście dobrej suchej, porowatej nawierzchni, nowemu lub dobremu ogumieniu i dobrze działającym hamulcom. Przy innych warunkach droga hamowania będzie rosła, a więc dopuszczalna szybkość musi maleć.

Ponieważ światła nowoczesnych samochodów sięgają daleko ponad 100 metrów i mocno rażą oczy kierowców pojazdów nadjeżdżających, zaleca się szczególnie w okresie zimy podczas gołoledzi nie tylko zwalniać przy mijaniu zbliżających się pojazdów, ale nawet zatrzymać się. Zwraca się tu szczególną uwagę na obowiązek opuszczania świateł nie w ostatniej chwili, ale na długo przed mijaniem. Zdolność zatrzymania pojazdu w zależności od nawierzchni określa współczynnik tarcia (patrz tabelka) dla opon przy dobrym stanie bieżnika.

A. Żymirski

Rodzaj nawierzchni	Współczynnik p
Suchy asfalt	0,9
Suchy asfalto - beton	0,8 — 0,85
Suchy szorstki beton	0,7 — 0,9
Suchy tłuczeń bez piasku	0,6 — 0,8
Kamień palony	około 0,6
Tłuczeń wiązany smołą	„ 0,55
Asfalt prasowany	„ 0,47
Mokry, gładki asfalt	0,13— 0,2
Gładka oblodzona droga	0,12— 0,27

OBSŁUGA MOTOCYKLA BMW — R 35

W numerze poprzednim naszego pisma omówiliśmy techniczną charakterystykę motocykla BMW — R 35. Obecnie pragniemy zapoznać Was Koledzy z obsługą tego wspaniałego motocykla, produkowanego przez przemysł motoryzacyjny bratniej Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Przygotowanie motocykla do jazdy

Napełniamy zbiornik paliwem, skrzynkę zaś korbową silnika olejem do górnego znaku wskaźnika poziomu oleju. Sprawdzamy następnie skrzynkę biegów, obudowę przegubu oraz połączenia. Motocykl jest teraz przygotowany do jazdy. W celu uruchomienia silnika należy otworzyć kurek paliwowy, znajdujący się pod zbiornikiem paliwa oraz wcisnąć całkowicie klucz wyłącznika zapłonu, znajdującego się na latarni przedniej. Zapalenie się czerwonej żarówki kontrolnej wskazuje, że zapłon został włączony, a prąd dla zasilenia cewki zapłonowej pobierany jest z akumulatora. Podczas dłuższego postoju nie należy zatem pozostawiać włączonego zapłonu, gdyż powoduje to wyładowanie akumulatora. Aby uruchomić zimny silnik należy doprowadzić wzbogaconą mieszankę paliwową. W tym celu naciska się kilkakrotnie, znajdujący się w pokrywie komory pływakowej gaźnika trzpień przelewowy, powodując t.zw. przelanie gaźnika. Rękojeść „gazu" musi być przy tym ustawiona w położeniu, odpowiadającym ¼ otwarcia przepustnicy mieszanki, zaś dźwigienka zapłonu przesunięta całkowicie na zapłon opóźniony. Następnie sprawdza się, czy dźwignia zmiany biegów znajduje się w położeniu wyłączenia, poczym naciska się kilka razy krótko, energicznie pedał rozruchowy. Zimny silnik należy po uruchomieniu rozgrzewać na średnich obrotach i jechać dopiero wówczas, gdy silnik jest już ciepły. Obracając rękojeść przepustnicy („gazu") do przodu, aż do oporu, ustawia się przepustnicę mieszanki w położenie, odpowiadające wolnym obrotom. Aby uruchomić gorący silnik w większości przypadków nie potrzeba uruchamiać trzpienia przelewowego, gdyż powodowałoby to zbyt silne wzbogacenie mieszanki paliwowej, a przez to utrudniałoby uruchomienie. Rękojeść przepustnicy ustawia się również na ¼ otwarcia przepustnicy, a dźwignię zapłonu na późny zapłon. Usiadłszy na siodle naciska się dźwignię sprzęgła, znajdującą się na lewym ramieniu kierownicy, wyłączając w ten sposób sprzęgło. Następnie należy włączyć 1-szy bieg, nie puszczając dźwigni sprzęgła i otworzyć nieco przepustnicę przez obrót rękojeści. (dodać nieco „gazu"). Gdyby włączenie biegu natrafiło na opór wystarczy

Sprawdzanie poziomu oleju w silniku.

pchnąć nieco motocykl do przodu, względnie do tyłu. Należy teraz zwolnić (równomiernie i powoli) dźwignię sprzęgła, otwierając jeszcze bardziej przepustnicę gaźnika. Sprzęgło zostaje stopniowo włączone i motocykl rusza z niewielką szybkością, bez żadnych uderzeń. Gdy motocykl nabiera większej szybkości włączyć można następny, wyższy bieg przy równoczesnym wyłączeniu sprzęgła oraz zmniejszeniu dopływu mieszanki. Na 4 biegu przy szybkości ponad 60 km/godz. należy ustawić zapłon na całkowicie wczesny. Przy pokonywaniu wzniesień trzeba stworzyć silnikowi korzystne warunki pracy przez ustawienie nieco późniejszego zapłonu. Gdy wzniesienie nie jest duże można pozostawić włączony bieg bezpośredni, w przeciwnym zaś przypadku przełączać na niższy, dochodząc stopniowo, gdy pochyłość jest znaczna, aż do 1 biegu. Dla oszczędzenia elementów napędu należy unikać pokonywania wysokich wzniesień bez zmiany biegów, a wyboje i nierówności pokonywać na małych szybkościach. Podczas zjeżdżania ze stromych pochyłości trzeba włączać zawsze ten bieg, na którym można to wzniesienie pokonać, jadąc w górę. Dodatkowo można użyć jeszcze obydwu hamulców. Szybkość motocykla regulowana jest ilością doprowadzonej mieszanki paliwowej i przyśpieszeniem zapłonu. W celu zatrzymania motocykla należy zamknąć przepustnicę, obracając odpowiednio rękojeść (zamknąć „gaz") i nacisnąć dźwignię sprzęgła, wskutek czego szybkość motocykla będzie się powoli zmniejszała, aż wreszcie motocykl zatrzyma się. Silnik jednak będzie pracował nadal na wolnych obrotach. Jeśli zachodzi nagle niebezpieczeństwo, wówczas wyłącza się „gaz" i hamuje obydwoma hamulcami jednocześnie, nie wyłączając sprzęgła, gdyż silnik działa wtedy jak hamulec. Krótko, przed zatrzymaniem motocykla można sprzęgło szybko wyłączyć, by uniknąć zdławienia silnika. Hamowanie nie może być tak gwałtowne, by koła zostały zablokowane t.zn. zaczęły się ślizgać po jezdni. Zatrzymanie silnika dokonywuje się przez wyłączenie zapłonu (wyjmując klucz włączenia zapłonu z latarni). Podczas dłuższych zatrzymań (np. na węzłach komunikacyjnych) dźwignię zmiany biegów ustawia się w położenie wyłączenia. Nie wolno zostawiać silnika na biegu, przy wyłączeniu samego tylko sprzęgła.

W okresie docierania nowych motocykli

Dla uruchomienia silnika należy ustawić późny zapłon. Silnik rozgrzać na postoju przy średniej ilości obrotów, co jest szczególnie ważne podczas chłodnej pory roku. Jechać dopiero wtedy, gdy silnik jest dobrze rozgrzany.

Na krótkich odcinkach „dawać gaz", poczym go wyłączać, pozwalając w ten sposób motocyklowi jechać siłą rozpędu. Przez to tłok będzie się kolejno rozgrzewał i stygł, co spowoduje, że nierówne miejsca zostaną wygładzone i tłok z cylindrem lepiej się dotrą. W celu zagwarantowania prawidłowego dotarcia nowych motocykli gaźniki ich posiadają plombowane urządzenie ograniczające skok przepustnicy. Skrócenie w nim kołka, względnie całkowite jego usunięcie dozwolone jest po przebiegu odpowiedniej ilości kilometrów a mianowicie: skrócenie po 1000 km., usunięcie po 2000 km. Uszkodzenie plomby, względnie samowolna zmiana długości kołka przez kierowcę, jest niedozwolona.

SKODA 1101

Hamulce hydrauliczne stosowane w samochodach osobowych Skoda są systemu ADAMOV lub KLAMA. Sposób działania tych dwóch typów instalacji jest identyczny.

Aby hamulce hydrauliczne służyć mogły w sposób niezawodny, muszą być odpowiednio pielęgnowane tzn. regulowane i obsługiwane.

Dlatego przypomnijmy sobie, że:

Podczas hamowania następuje rozgrzewanie się bębnów, cylinderków i częściowo przewodów, co wywołuje rozszerzanie się płynu hamulcowego. Aby zjawisko to nie wywołało zaburzeń w instalacji hamulcowej stosuje się dodatkową komorę wyrównawczą obok zbiornika płynu, połączoną rurką z pompą hamulcową. Połączenie to zaopatrzone jest w samoczynny zaworek.

W momencie nieużywania hamulców, zawór jest otwarty tzn. umożliwia przedostawanie się płynu z instalacji hamulcowej do komory wyrównawczej (gdy z wzrostem temperatury zwiększa się objętość płynu) lub też odwrotnie płynu z komory do instalacji w miarę spadku temperatury i zmniejszenia się

Regulacja szczęk hamulcowych, przy założonym bębnie

objętości. Jednakże w momencie gdy tylko naciśniemy pedał hamulcowy, zaworek zamyka się i komora wyrównawcza zostaje odcięta od instalacji.

Ponieważ regulacja zaworka jest dokonana fabrycznie, w stosunku do ruchu pedału nie wolno w żadnym razie zmieniać ustawienia zaworka, ani regulować hamulców w miarę zużywania okładzin na pedale hamulcowym.

Poziom płynu winien być kontrolowany przynajmniej raz na tydzień i nie wolno dopuścić aby pedał opadał do dna, przez co mogłoby zaistnieć zapowietrzenie instalacji hamulcowej. Poziom właściwy nie powinien przekraczać wysokości 10 mm poniżej górnej krawędzi komory wyrównawczej.

Regulacja szczęk hamulca przy zdjętym bębnie

Podczas dopełniania płynu hamulcowego należy starannie unikać wszelkich nieczystości w rodzaju piasku, błota i smarów, które mogą spowodować rysy w cylinderkach hamulcowych, uszkodzenie tłoczków gumowych lub też przeszkodzić w normalnej pracy zaworów w pompie hydraulicznej.

Jeżeli do dolania ma być użyty płyn „złapany" podczas odpowietrzania hamulców, musi być dokładnie przefiltrowany i wlewany przez gęste sitko.

Należy tu przypomnieć, że olej mineralny, jako rozkładający gumę, nie może być w żadnym wypadku dodawany do płynu, ani też stosowany nawet w krańcowym przypadku braku oryginalnego płynu, gdyż w bardzo krótkim czasie spowoduje on spuchnięcie tłoczków gumowych i przewodów elastycznych. Również woda która by dostała się przez nieuwagę do instalacji hamulcowej, spowodować może rdzewienie cylinderków i zaworków pompy.

W razie konieczności zastosowania jakiegoś płynu zastępczego w braku oryginalnego hydrolu poleca się:

a) pół na pół rycynus ze spirytusem,
b) glicerynę ze spirytusem,
c) pełnotłuste mleko.

Najłatwiejszym i najtańszym środkiem jest oczywiście mleko, które można całkowicie bezpiecznie stosować.

Celem niedopuszczenia do zapowietrzenia hamulców, należy przed zaciągnięciem ręcznego hamulca nacisnąć pedał nożny, przez co uniemożliwi się stworzenie podciśnienia w cylindrach tylnych bębnów, przy mechanicznym rozwarciu szczęk.

Wymieniamy doświadczenia

LUSTERKO WSTECZNE

O tym, że posiadanie lusterka wstecznego w każdym pojeździe mechanicznym jest mocno uzasadnione i w wielu sytuacjach nadzwyczaj pomocne, świadczy fakt, iż w przepisach ruchu drogowego w dziale „Warunki techniczne pojazdów" umieszczony jest punkt w którym czytamy:

„Pojazd mechaniczny dopuszczony do ruchu na drogach publicznych, powinien posiadać lusterko wsteczne, umieszczone tak, aby kierowca miał możność obserwowania drogi za pojazdem po lewej jego stronie. (Przepis ten nie dotyczy motocykli)"!

A cóż się dzieje w rzeczywistości? Około 50% pojazdów nie ma lusterka (rozbite lub zgubione), a połowa tych które je posiadają, ma je tak ustawione, lub „zawieszone", że obserwowanie czegoś więcej, oprócz boku własnego samochodu lub jezdni, w pobliżu tylnego koła nie jest możliwe. Dotyczy to szczególnie samochodów ciężarowych, którym posiadanie lusterka przy wszelkich manewrach do tyłu daje nieocenioną pomoc.

Czy tak być powinno? Oczywiście, nie! Niedbalstwo tego rodzaju, będące często źródłem wypadków drogowych powinno być surowo karane. Patrząc w lusterko wsteczne widzimy wyraźnie, czy możemy skręcić w lewo, nie zagrażając innym użytkownikom jezdni. Wykorzystujemy je także przy zmianie kierunku, zawracaniu, czy też wyprzedzaniu, gdy zachodzi potrzeba wydostania się poza środek jezdni. W lusterku widzimy doskonale sytuację za samochodem, w chwili cofania, wjeżdżania do garażu; orientujemy się w odległości od następnego wozu. Podczas jazdy z przyczepą, właśnie w lusterku widzimy bok przyczepy podczas skręcania i możemy orientować się dzięki temu, czy w tym miejscu przyczepa, skręcająca po mniejszym promieniu przejdzie, czy też nie.

Jak więc ma być umocowane lusterko? W samochodach osobowych wewnątrz, na połowie długości szyby przedniej, parę centymetrów pod jej górną krawędzią. W samochodach ciężarowych zzewnątrz, na wsporniku, który wysuwa lusterko poza gabaryt wozu.

Zasadą umocowania lusterka jest uzyskanie w normalnej pozycji zza kierownicy widoku drogi wstecz, za samochodem z linią horyzontu, w połowie wysokości lusterka (oczywiście na płaskim terenie). Innymi słowy, obraz w lusterku powinien być taki, jakbyśmy na drogę wstecz patrzyli bezpośrednio.

Lusterko powinno być umocowane w sposób umożliwiający przechylenie go w dół, w górę oraz na boki, ale nie tak luźno, aby samo wskutek wstrząsów i drgań mogło zmieniać swe położenie.

Umocowanie lusterka w samochodach ciężarowych powinno być szczególnie dobrze przemyślane, a to ze względu na długie przeważnie ramię wspornika, mające tendencję do drgań, oraz na otwieranie drzwi, które, albo trafiają nieszczęśliwie w lusterko, albo posiadając je na sobie, stłuką je za pierwszym otwarciem o nadwozie samochodu.

Pamiętać należy, że jazda nocna nie powinna odbywać się z opuszczonym lusterkiem. Trzeba je bowiem za dnia ustawić na nowo, co będzie powodować szybkie jego niszczenie. Jest natomiast inne rozwiązanie. Wystarczy dorobienie, systemem gospodarczym, klapki z zielonego celofanu opuszczanej na lusterko w chwili pojawiania się w nim reflektorów samochodu, znajdującego się ztyłu. W ten sposób zabezpieczy się oczy kierowcy, narażone często na ostre światła reflektorów samochodu wyprzedzającego lub wyprzedzanego, odbite w lusterku.

Kierowca RACJONALIZATOR

Wielu kolegów skarżyło się na trudności przy napełnianiu amortyzatorów w swych samochodach. Ciężko im było — jak pisze kpr. Moszuła — dopełnić poprzez mały otworek amortyzator bez zdejmowania go. Radę na to znalazł w naszej jednostce mechanik pododdziału plut Łakomski. Do napełniania płynem amortyzatorów użył on pompki olejowej własnego pomysłu z wylotem przedłużonym gumową rurką zakończoną zagiętą rurką metalową. Pracę przy pomocy przyrządu plut. Łakomskiego widzicie na załączonym rysunku

Artykuł 58. — Obywatele Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej mają prawo do pracy.
Art. 78. — Obrona Ojczyzny jest najświętszym obowiązkiem każdego obywatela.
(Z projektu Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej).

KIEROWCA obrońca i budowniczy

W dyskusji nad Projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej bierze dziś udział cały naród. Z licznych wypowiedzi, jakie zamieszcza prasa, biją słowa pełne radości i słowa najwyższego uznania dla tej wielkiej karty zdobyczy narodu polskiego.

— To jest naprawdę nasza Konstytucja. Taka, o jaką walczyli od lat najlepsi synowie polskiego narodu — pisze w swym liście do Komisji Konstytucyjnej przodownik pracy, kierowca PKS-u Jan Pająk.

W tych słowach zawarł on nie tylko swoje uczucia i myśli, ale uczucia wszystkich ludzi pracy w Polsce — wszystkich prawdziwych patriotów.

W dyskusji, jaka żywiołowo rozwija się w całym kraju nad Projektem Konstytucji występują również bardzo licznie, obok przedstawicieli wszystkich warstw narodu, żołnierze naszego Ludowego Wojska.

— Całym sercem popieram Projekt Konstytucji — powiedział na jednym z zebrań dyskusyjnych w jednostce samochodowej st. szer. Michciok Adolf — kierowca wozu GAZ-67. — Konstytucja jest mi tym bardziej bliska, ponieważ wiem dobrze, jak przed laty, za czasów sanacyjnej konstytucji granatowa policja maltretowała bezkarnie mego ojca — działacza robotniczego. Wiem z opowiadań rodziców, jak wówczas poniewierano robotnikami, gdy w Polsce rządzili kapitaliści i obszarnicy.



Młodzież wiejska skazana za czasów sanacji na głód i poniewierkę dziś coraz liczniej pracuje w Państwowych Ośrodkach Maszynowych. Młodzi traktorzyści, przekraczając na swych ciągnikach URSUS plany prac rolnych, przyspieszają zbudowanie socjalizmu na wsi.

W wielu jednostkach naszej służby żołnierze zorganizowali w bieżącym miesiącu specjalne zebrania dyskusyjne. Omówili oni wyczerpująco nie tylko poszczególne paragrafy Projektu Konstytucji, ale również zadania i obowiązki, jakie wynikają z nich dla naszych wojskowych kierowców i specjalistów samochodowych.

KOSZMARNE ŻYCIE CZŁOWIEKA PRACY W SANACYJNEJ POLSCE

Większość żołnierzy starannie przygotowała się do dyskusji. M. in. przygotowano liczne materiały dla zobrazowania warunków, w jakich pracowali i żyli kierowcy nielicznych niegdyś samochodów w Polsce sanacyjnej. Szczególnie silne wrażenie na słuchaczach jednego z kursów podoficerskich naszej służby wywarły odczytane urywki pamiętnika byłego kierowcy, który w roku 1933 utracił na skutek wypadku samochodowego na stale zdolność do pracy.

— Przez osiem lat w tzw okresie międzywojennym Polski przedwrześniowej — pisze w swych wspomnieniach Maksymilian Tkacz — pomimo pełnych kwalifikacji zawodowych tułałem się jako bezdomny włóczęga w poszukiwaniu pracy. Sześć lat znosiłem ciężkie brzemię kalectwa. Tak więc z 20-tu lat „wolności" zagwarantowanej przez ówczesną, burżuazyjną konstytucję przepracowałem zaledwie niecałe pięć lat.

Historia mego życia jest typowa dla wielu ludzi pracy, którzy sami bez niczyjej pomocy musieli walczyć o zdobycie zawodu a potem żebrali o pracę. Następnie czynili oni wszystko, aby się z tej roboty utrzymać, a wreszcie, gdy stracili zdrowie i siły wyrzucani byli przez pracodawcę-kapitalistę, jak bezużyteczny szmelc na śmietnik.

Taka była młodość człowieka pracy w przedwrześniowej Polsce. Maksymilian Tkacz jeszcze nie jeden rok po zdobyciu upragnionego zawodu wystawał pod szyldem „Rejestracja bezrobotnych". Wynajmował się do różnych prac. Wreszcie jednak znalazł „dobrego" pracodawcę. Był nim znany na Górnym Śląsku hurtownik towarów tekstylnych, właściciel firmy „Jakub Marten i Syn". Ubrał on Tkacza w paradną liberię żądał zręcznego otwierania drzwi i... dyskrecji: kogo i co przewozi.

Praca Tkacza nie trwała jednak u bogatego kupca zbyt długo. Pewnego wieczoru, gdy wiózł on samochodem rozbawione towarzystwo z libacji Karol Marten wyrwał mu kierownicę z rąk i wóz przy szybkości 70 km/godz. przekoziołkował się przez rów. Skutki wypadku najtragiczniejsze były dla Tkacza. Nie tylko utracił pracę. W szpitalu amputowano mu prawą nogę — nazawsze stracił umiłowany zawód — pozostał na całe życie kaleką.

DZIŚ W WOLNEJ OJCZYŹNIE

Bezpowrotnie odeszli Marteni. Zostali wyrzuceni na śmietnik historii kapitaliści, obszarnicy i wszelkiej maści wyzyskiwacze. Lud pracujący objął po wieczne czasy władzę w Polsce wyzwolonej przez Armię Radziecką. Jakże inny stał się los wszystkich pracujących. Człowiek i jego życie: praca, wypoczynek, wykształcenie, rozwój kulturalny stały się główną troską Ludowego Państwa. Znalazło to swoje potwierdzenie w projekcie naszej prawdziwie demokratycznej Konstytucji.

Zmieniła się też zasadniczo rola kierowcy. Stał się on w naszej uspołecznionej gospodarce jednym z budowniczych lepszego, socjalistycznego jutra. W Ludowym Wojsku Polskim stał się kierowca, dzięki pełnemu zmotoryzowaniu całej armii, żołnierzem — obrońcą, stojącym na straży pokojowego budownictwa.



Przegląd samochodu ZIS-5 przez przodującą drużynę remontową kpr. Jurczaka

TRANSPORT SAMOCHODOWY — ŻYWE TĘTNO SOCJALISTYCZNEJ GOSPODARKI

Jeszcze nie ucichł huk dział, który przepędził faszystów z naszego kraju, a już rozpoczął żmudną pracę kierowca — budowniczy. Przed samochodowym transportem stanęły olbrzymie zadania. Podnosiła się z gruzów i zgliszcz nasza zniszczona przez okupanta gospodarka. W miastach brakowało żywności, w fabrykach — maszyn i surowców. Należało jak najprędzej nawiązać łączność miasta ze wsią. Trzeba było przystąpić do odbudowy miast w całej Polsce i zagospodarować Ziemie Zachodnie. Kierowca - budowniczy stanął na wysokości zadania.

Coraz lepiej i sprawniej pracują nasi kierowcy. Dwa pierwsze lata Wielkiego Planu 6-letniego — to dalszy wzrost wydajności pracy kierowcy, podniesienia jego kwalifikacji zawodowych i obywatelskiego uświadomienia. Ileż to podstawowych gałęzi naszej gospodarki opiera się na współpracy z kierowcą-budowniczym. Powstają wielkie budowle sześciolatki. Kierowca zapewnia im stałą zwózkę materiałów budowlanych. Rosną zapory wodne — kierowca przewozi zwały ziemi. Tysiące ton najprzeróżniejszych towarów, surowca, żywności i maszyn przewożą po całym kraju samochody ciężarowe, zaś autobusy PKS-u dobrze uzupełniają komunikację kolejową.

Z każdym rokiem wzrasta świadomość i odpowiedzialność za swą pracę setek tysięcy naszych kierowców zatrudnionych w przemyśle i rolnictwie. Plany przewozów stają się, podobnie jak wszystkie plany produkcyjne, odcinkiem walki o wykonanie zadań naszej Sześciolatki. Wzrasta troska o sprzęt — majątek państwowy, zwłaszcza, że jest już dziś przeważnie sprzęt produkcji krajowej, Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej. Kierowca coraz lepiej walczy o oszczędność i opłacalność transportu. Za przykładem kierowców ZSRR rosną i u nas szeregi kierowców 100-tysięczników, zasłużonych racjonalizatorów i nowatorów.

Tę wspaniałą postawę wyzwolonych od wyzysku kapitalistycznego kierowców zawdzięczamy temu, że praca stała się w naszej Ojczyźnie sprawą honoru i dumy każdego człowieka. Stała się udziałem wszystkich ludzi. praca dla własnego narodu i własnego dobra, a — jak głosi projekt Konstytucji — **wszyscy obywatele mają do niej prawo.**

MOTORYZACJA — GWARANCJĄ SIŁY BOJOWEJ NOWOCZESNEJ ARMII

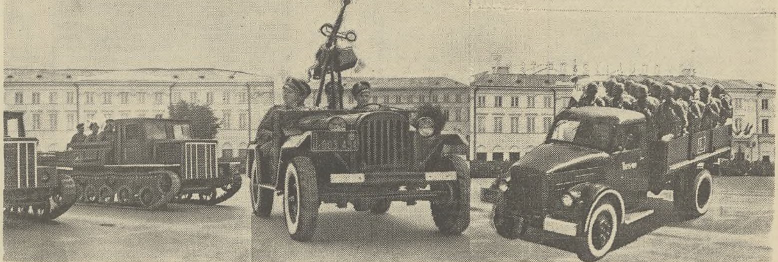
Obok armii kierowców — budowniczych rośnie w naszej Ojczyźnie armia kierowców — obrońców. Piękne są tradycje żołnierzy — kierowców naszego Ludowego Wojska. Pierwsze oddziały służby samochodowej WP powstały jeszcze na ziemi radzieckiej. Wychowani i przeszkoleni przez najlepszych radzieckich towarzyszy broni, nasi kierowcy wojskowi przemierzyli cały bojowy szlak I i II Armii WP dobrze służąc wszystkim rodzajom broni, wspomagając działania bojowe naszych jednostek przeciwko niemieckim faszystom.

Dziś, gdy twórczy entuzjazm pokojowego budownictwa ogarnął masy pracujące Polski Ludowej zadaniem kierowcy — obrońcy jest stać nieugięcie u polskich granic wzdłuż Nysy, Odry i Bałtyku — obowiązkiem każdego z nich jest pomnażanie siły naszego Ludowego Wojska. W tym więc kierunku pracują dziś wszyscy żołnierze. Trwa bezustannie podnoszenie poziomu wyszkolenia politycznego, bojowego i fachowego.

Nasz żołnierz: kierowca i specjalista samochodowy, który zrozumiał ogrom socjalistycznego budownictwa oraz widzi niebezpieczeństwo, jakie niesie ze sobą amerykański faszyzm i zachodnio - niemiecki militaryzm, staje się naprawdę dobrym żołnierzem. Łatwiej przychodzi mu opanowanie trudnej współpracy z innymi rodzajami broni i służb, walczy on ze wszystkich sił o uzyskanie przodownictwa — zdobycie odznaki „Wzorowy Kierowca".

Tak walczą o wspólny cel. kierowca — budowniczy i kierowca — żołnierz. Łączy ich jedna myśl: jak najlepiej wykonać powierzone im zadania, przyśpieszyć i zabezpieczyć realizację planu 6-letniego. Planu budownictwa podstaw socjalizmu w naszym kraju. Walka o ten ich wspólny cel została uświęcona. Zarówno bowiem praca dla Ojczyzny, jak i jej obrona zostały zagwarantowane i usankcjonowane przez Wielką Kartę zdobyczy narodu polskiego — przez Konstytucję Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Zalety bojowe i wspaniałe wyposażenie służby samochodowej podziwiali mieszkańcy stolicy w czasie zeszłorocznej defilady w dniu 22 lipca. Siła jaką zademonstrowało nasze Ludowe Wojsko zdolna będzie wraz z potęgą bojową Armii Radzieckiej i krajów demokracji ludowych obronić pokoju. Na zdjęciu: (od lewej) ciągniki artyleryjskie, osobowo-terenowe Gazy z plotniczym ciężkim karabinem maszynowym oraz ciężarowe samochody Gaz-51.



„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 213. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000, Druk Wyd. MON. Zam. Nr 415. 3-B-14401